SKRZYDLATA POLSKA

NR 41 (640)
13. X. 1963 r.
ROK XIX/XXXIII
CENA 2 zł

Trójka polskich myśliwców naddźwiękowych wraca z ćwiczeń (wyżej). Jeszcze chwilka i w powietrzu znajdzie się następna trójka pilotów. Niżej — jeden z nich.
Foto: WAF — J.Fil i J. Szymański



NOWI GENERAŁOWIE DYWIZJI I BRYGADY W LOTNICTWIE

W związku z XX-leciem Ludowego Wojska Polskiego, Rada Państwa mianowała:

na stopień **generała dywizji:**

gen. bryg. pil. Czesława MANKIEWICZA,
gen. bryg. pil. Jana RACZKOWSKIEGO;

na stopień **generała brygady:**

płk pil. Józefa JACEWICZA,
płk pil. Franciszka KAMIŃSKIEGO,
płk pil. Juliana PAŹDZIORA,
płk nawig. Jana STAMIESZKINA.

W KLUBIE Publicystów Lotniczych SDP w Warszawie (Dom Dziennikarza) odbyło się 23 września br. spotkanie członków KPL — uczestników II Gwiaździstego Zlotu Dziennikarzy i Pilotów, na którym wymieniono doświadczenia tegorocznego Zlotu oraz omówiono przygotowania i organizację III z kolei zlotu w roku przyszłym. W spotkaniu wzięli także udział przedstawiciele wrocławskiej Sekcji Klubu Publicystów Lotniczych, inicjatorzy i główni organizatorzy dotychczasowych zlotów.

★

AEROKLUB Warszawski organizuje w końcu września i na początku października II z kolei mistrzostwa Warszawy w akrobacji szybowcowej. Zawody rozegrane zostaną w grupie seniorów i juniorów.

★

PRACOWNICY Polskich Linii Lotniczych LOT wyróżnili się w akcji społecznej „Warszawskiego Września", biorąc aktywny udział w pracach porządkowych na terenie parku Szczęśliwice w Warszawie na Ochocie.

★

W KAZIMIERZU Dolnym nad Wisłą odbyła się uroczystość odsłonięcia na domu przy ul. Zamkowej 8 pamiątkowej tablicy ku czci zamordowanego w czasie okupacji prof. dra Tadeusza Pruszkowskiego, rektora Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, pilota i wybitnego działacza polskiego lotnictwa sportowego, a także wieloletniego, znakomitego, wielce cenionego współpracownika przedwojennej „Skrzydlatej Polski". Odsłonięcia tablicy dokonał przewodniczący Prezydium MRN w Kazimierzu Jerzy Drozdowski. Na uroczystość, o której obszerniej napiszemy w jednym z następnych numerów, przybyło wielu artystów plastyków, przyjaciół lotników i dziennikarzy.

★

PILOCI Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku uświetnili pokazami akrobacji lotniczej uroczystości jubileuszowe 60-lecia istnienia Lotniczej Straży Pożarnej w Wyszogrodzie.

★

NA CMENTARZU Centralnym w Szczecinie odbył się 1? września br. pogrzeb dwóch pilotów — szefa wyszkolenia Aeroklubu Szczecińskiego Eugeniusza Kondratta i lek. med. Przemysława Golby, którzy zginęli tragicznie 10 września br.

★

JESIENNO-zimowy rozkład lotów na krajowych i zagranicznych liniach LOT-u, przynosi pewne zmiany dla pasażerów. W komunikacji lotniczej w kraju utrzymane będą dotychczasowe sezonowe połączenia Krakowa z Gdańskiem, a od 1 listopada br. Wrocławia z Gdańskiem. Trasę będą obsługiwały samoloty Ił-14. Z dniem 2 stycznia 1964 roku uruchomione będzie trzecie w ciągu dnia połączenie Warszawy z Wrocławiem. Na zagranicznej trasie Warszawa — Kopenhaga skasowane zostanie jedno połączenie, ale za to samoloty typu „Convair" będą zastąpione przez znacznie szybsze „Viscounty". Podobnie przedstawia się sprawa połączenia Warszawy z Brukselą. Na trasach Warszawa — Paryż, Warszawa — Amsterdam i Warszawa — Londyn nastąpi również zmniejszenie częstotliwości kursowania samolotów o jeden lot, ale rozkład jazdy zostanie tak ustawiony, aby pasażerowie mieli dogodne połączenia do Nowego Jorku i Montrealu. Na nowej trasie Warszawa — Kair będą dogodne połączenia z Karachi, Bombajem, Hong-kongiem i Tokio.

★

W NIEDZIELĘ 22 września br. otwarta została oficjalnie, czynna już od połowy czerwca br., najdłuższa linia zagraniczna LOT-u Warszawa — Kair. W związku z tym na pokładzie samolotu PLL LOT Ił—18 odleciała do Kairu polska delegacja, w skład której m. in. weszli przedstawiciele kierownictwa Ministerstwa Komunikacji, LOT-u, biur podróży, organizacji turystycznych i dziennikarze.

★

W RAMACH XXVIII Mistrzostw Polski Modeli Latających odbyły się w Kielcach, w dniach 21—22 września. zawody makiet samolotów. Startowało 12 zawodników. W kategorii modeli jednosilnikowych zwyciężył Janusz FIUK — Gdańsk — 341 pkt. (modele AN—2), przed Januszem KOCZKODAJEM — Słupsk — 311 pkt. (model Jak—12) i Romualdem ŻMIDZIŃSKIM — Wrocław — 289 pkt. (model „Mustang"). W kategorii modeli wielosilnikowych zwyciężył J. Koczkodaj z „Łosiem" — 351 pkt., przed I. Pudełko z „Wilkiem" — 340 pkt. i J. Kuszilkiem z „Britannią" — 290 pkt.

★

PODANĄ przez nas uprzednio wiadomość o próbie kradzieży samolotu w Lęborku, udaremnionej przez dozorcę i MO, była przestarzała (pochodziła sprzed trzech lat) i znalazła się w tej rubryce przez przeoczenie, za co Czytelników bardzo przepraszamy.

★

DNIA 22 WRZEŚNIA br. Aeroklub Kujawski obchodził uroczyście XXX rocznicę swego istnienia. Dzień wcześniej odbył się zlot załóg aeroklubów regionalnych, w którym zwyciężył Jan Walczak (Inowrocław). Po południu jubileusz klubu uświetniły pokazy lotnicze. Wieczorem miał miejsce wieczorek taneczno-rozrywkowy. XXX-leciu Aeroklubu Kujawskiego poświecony będzie artykuł w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika.

★

POSIEDZENIE Komisji Szybowcowej APRL odbyło się w Warszawie w dniu 24 września br. Po sprawozdaniu z imprez szybowcowych, komisja wysunęła propozycje do ZG APRL, by medal im. Czesława Tańskiego za rok 1962 otrzymał Józef Pieczewski. Jednocześnie zaproponowano wysunięcie kandydatury Jana Wróblewskiego do medalu Lilienthala oraz przyznanie Pelagii Majewskiej i Adamowi Witkowi tytułów Zasłużonych Mistrzów Sportu. Komisja ustaliła też skład kadry narodowej w szybownictwie. (pj)

★

RADA PAŃSTWA PRL nadała tytuł profesora nadzwyczajnego płk. doc. St. Marczewskiemu — w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie.

★

ZNAKOMITY pilot śmigłowcowy lotnictwa wojskowego kpt. pil. Zbigniew Jedynak został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi. Odznaczenie to przyznała Rada Państwa za jego wybitny udział w akcji przeciwpowodziowej w czasie tegorocznej ostrej zimy. Kapitan Jedynak stał się wysoko cenionym ekspertem w akcjach ratowniczych, prowadzonych za pomocą śmigłowca.

★

BIURO ZG APRL podało do wiadomości, że Główna Komisja Rewizyjna Aeroklubu PRL dokooptowała do swego składu inż. Edwarda Lipskiego, na miejsce tragicznie zmarłego inż. Sławomira Makaruka.

★

Z OKAZJI oficjalnej inauguracji nowej polskiej zagranicznej linii lotniczej Warszawa — Wiedeń — Ateny — Kair, dyrektor PLL LOT wydał 28 września br., w salach Grand Hotelu w Warszawie, cocktail. Na przyjęcie przybyli: wiceminister Komunikacji — Jan Rustecki, przedstawiciele PLL LOT i biur podróży, przedstawiciele zagranicznych placówek lotniczych w Warszawie oraz goście zagraniczni, którzy kilka dni temu przybyli naszym samolotem „Ił-18" ze Zjednoczonej Republiki Arabskiej, Grecji i Austrii. Wśród nich byli obecni: szef lotnictwa cywilnego ZRA — Ahmed Abdel Hamad Seif, szef protokołu egipskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych — Hassan Kamel, dyrektor generalny United Arab Airlines — Nabib Haslad oraz przedstawiciele lotnictwa cywilnego i biur podróży ze ZRA, Grecji i Austrii, a także dziennikarze z tych państw. Na cocktailu obecni byli: charge d'affaires ZRA w Polsce — Georges Rahba, ambasadorzy: Austrii — Kurt Enderl i Grecji — Georges D. Caloutsis.

★

W INSPEKTORACIE lotnictwa odbyło się 30 września br. kolejne posiedzenie Komisji Lotniczo-Historycznej. Na zebraniu przedyskutowano prace kpt. mgr. Tadeusza Kaczmarczyka pt. „Wykorzystanie w działaniach bojowych polskiego lotnictwa pomocniczego w II wojnie światowej" (recenzję pracy wykonali ppłk dr K. Sobczak i ppłk pil. M. Duryasz) oraz omówiono plan pracy mgr. Jerzego R. Koniecznego pt. „Skrzydła naszej Ojczyzny" (zarys dziejów lotnictwa polskiego).

★

W WARSZAWIE odbyła się konferencja okręgowa Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, do którego należą m. in. lotnicy cywilni. Omówiono na niej osiągnięcia i trudności, m. in. PLL LOT i Aeroklubu PRL. W konferencji wziął udział przewodniczący Zarządu Głównego ZZTiD — Mieczysław Grad.

★

SAMOLOTY Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych typu PZL-101 „Gawron" wzięły udział w zwalczaniu stonki, rozpylając środki owadobójcze nad polami województwa lubelskiego.

★

NAKŁADEM Wydawnictwa Naukowo-Technicznego w Warszawie ukazała się nowa książka Pawła Elszteina pt. „Młody modelarz rakiet" (str. 216, cena 18 zł, nakład 10 190 egz.). Jest to u nas pierwsza książka przeznaczona dla amatorów rakietnictwa; zawiera m. in. opisy budowy makiet rakietowych, modeli redukcyjnych oraz rakiet z własnym napędem, a także konstrukcje silników, wyrzutni i rozmaitych urządzeń pomocniczych — w tekście liczne rysunki.

★

OŚMIU młodych pilotów Aeroklubu Częstochowskiego zdobyło w tym roku Srebrne Odznaki Szybowcowe. W tym sezonie podstawowe szkolenie szybowcowe ukończyło w klubie 27 osób.

★

W TORUNIU odbył się pogrzeb tragicznie zmarłych lotników: instruktora-pilota Mirosława Bokałło i nawigatora inż. Kazimierza Bielskiego. W uroczystościach pogrzebowych, obok najbliższych rodzin zmarłych, którzy 19 września br. ponieśli śmierć w czasie pełnienia obowiązków służbowych, wzięli udział przedstawiciele Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, Gminnej Spółdzielni Toruń-Podgórz, której wiceprezesem był M. Bokałło i Centralnego Biura Konstrukcji Aparatów i Maszyn Chemicznych w Toruniu, w których inż. K. Bielski był konstruktorem. Na pogrzeb przybyły też delegacje innych aeroklubów.

★

AEROKLUB Grudziądzki zorganizował z okazji Dni Lotnictwa lotniczą „Zgaduj-Zgadulę". Odbyła się ona w Klubie ZMS „Arabeska" w Grudziądzu.

★

W PRZYSZŁYM roku ma się rozpocząć w Warszawie budowa Dworca Obsługi Miejskiej PLL LOT, który został zlokalizowany między ulicami: Alejami Jerozolimskimi, Chałubińskiego i Nowogrodzką. Zakończenie budowy tego interesującego obiektu, o niepowtarzalnym wyrazie architektonicznym, przewidziano na 1967 rok.

★

POLSKIE Linie Lotnicze LOT będą miały do końca br. 18 reprezentantów w następujących stolicach: Amsterdamie, Atenach, Belgradzie, Berlinie, Budapeszcie, Bukareszcie, Brukseli, Kopenhadze, Kairze, Londynie, Moskwie, Nowym Jorku, Pradze, Paryżu, Rzymie, Sofii, Wiedniu i Zurychu.

Ludność Konina ufundowała sztandar jednostce lotniczej

Z okazji obchodów XX-lecia Ludowego Wojska Polskiego odbyła się w Koninie — stolicy powstającego okręgu górniczo-energetycznego — uroczystość przekazania delegacji jednej z jednostek lotniczych, stacjonującej na Ziemi Wielkopolskiej, sztandaru ufundowanego przez miejscowe społeczeństwo.

Wręczenia sztandaru dokonał gospodarz terenu — I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR Kazimierz Lamprycht, przekazując dar społeczeństwa Ziemi Konińskiej dowódcy Lotnictwa Operacyjnego — generałowi dywizji pilotowi Janowi Raczkowskiemu.

STANISŁAW BRYZGALSKI i JERZY GAWOR (Bielsko) najlepszą załogą I Nocnego Zlotu Beskidzkiego

W dniach 26—29 września br. odbył się w Bielsku-Białej I Nocny Zlot Beskidzki, zorganizowany przez miejscowy aeroklub. Na starcie zlotu stanęło 8 załóg, wszystkie na samolotach „Jak-18". Odbyła się jedna konkurencja nocna (zwyciężyli: Bryzgalski—Gawor), dwie nawigacyjne dzienne (najlepsi: Bryzgalski—Gawor i Maksymowicz—Michałowski) oraz punktowany quiz z wiedzy o regionie Beskidów, historii i przepisów lotniczych (wygrali: Wolański—Markowski). Ciekawe próby oraz miła, towarzyska atmosfera, którą stworzyli gospodarze zlotu, pozostawiły jak najlepsze wrażenia. Szerzej napiszemy o I Nocnym Zlocie Beskidzkim w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej".

Wyniki I Nocnego Zlotu Beskidzkiego: 1. Stanisław Bryzgalski — Jerzy Gawor (Bielsko) — 808 pkt. 2. Stanisław Wielgus — Krzysztof Siciński (Warszawa) — 716 pkt. 3. Jan Szade — Jan Kmieć (Katowice) — 677 pkt. 4. Stanisław Maksymowicz — Maciej Michałowski (Wrocław) — 550 pkt. 5. Zbigniew Prandota — Tadeusz Rachlewicz (Świdnik) — 535 pkt. 6. Helmut Staś — Konrad Kosecki (Opole) — 519 pkt. 7. Wiesław Wolański — Marian Markowski (Kraków) — 443 pkt. 8. Stanisław Łuszpiński — Tadeusz Kaczmarek (Jelenia Góra) — 440 pkt. (pj)

XX

LECIE LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO



Z prawej: Ojciec i syn w szeregach żołnierzy 1 Dywizji. Tak było przed 20 laty.
Foto: WAF (2)



PIERWSZA NIE TYLKO Z NAZWY

Rozmawiamy z Dowódcą 1 Warszawskiej Dywizji Zmechanizowanej im. Tadeusza Kościuszki gen. bryg. JÓZEFEM DZIADURĄ

12 października cały naród polski uroczyście obchodzi Dzień Wojska Polskiego. W dniu tym przed 20 laty pod Lenino na Białorusi żołnierze pierwszej polskiej dywizji rozpoczęli swą pierwszą walkę u boku Armii Radzieckiej z hitlerowskim najeźdźcą. W skład ówczesnej 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki wchodziły wówczas między innymi: trzy pułki piechoty, pułk artylerii lekkiej, pułk czołgów i dwa dywizjony artylerii przeciwpancernej.

A jak jest dziś w Dywizji — po 20 latach? Z tym właśnie pytaniem zwróciliśmy się do Dowódcy 1 Warszawskiej Dywizji Zmechanizowanej im. Tadeusza Kościuszki, gen. bryg. Józefa Dziadury.

— Obecnie Dywizja nasza jest mało podobna do ówczesnej sprzed 20 lat. Zmiany te dotyczą zarówno jej składu, wyposażenia i wyglądu, jak również jej nazwy.

Koń, który wówczas był podstawową siłą pociągową, dziś został w całości zastąpiony przez konia... mechanicznego. Nasza Dywizja posiada na swym wyposażeniu najnowsze środki łączności — potężne radiostacje zabezpieczające łączność dowództwa z podległymi oddziałami, mamy wysokiej klasy czołgi, sprzęt artyleryjski i inne niezbędne urządzenia bojowe.

Dla lepszej ilustracji przytoczę niektóre dane cyfrowe świadczące o rozwoju naszego Wojska. Na tym przykładzie czytelnicy „Skrzydlatej Polski" będą mogli zorientować się również — jak poważnym zmianom uległo wyposażenie poszczególnych związków taktycznych, w tym i naszej Dywizji. Jeszcze w 1958 roku na 100 żołnierzy przypadało u nas 18,5 rozmaitych maszyn bojowych, od samolotów poczynając, a na radiostacjach kończąc. Dowodzi to, że na 5 żołnierzy przypadała już przed 5 laty jakaś maszyna bojowa. Na każdego żołnierza dywizji piechoty przypadało 16 KM, zaś w dywizji zmechanizowanej — 25 KM.

Dane te odnoszą się — jak podkreślam wyżej — do 1958 roku. W związku z rozwojem gospodarczym kraju, potrzebami naszej obronności, w ostatnich 5 latach nastąpiło jeszcze większe nasycenie naszej armii uzbrojeniem i techniką wojenną. Np. w stosunku do 1945 roku nastąpił czterokrotny wzrost siły ognia artylerii.

Dywizja zmechanizowana naszego Wojska stała się zdolną do wykonywania przeróżnych zadań w warunkach współczesnego pola walki. Organiczne środki artylerii zapewniają dywizjom tym potężne wsparcie ogniowe, a silne jednostki pancerne umożliwiają szybkie i skuteczne wykorzystanie artyleryjskiego ognia i zapewniają dużą samodzielność działań w głębi obrony nieprzyjacielskiego ugrupowania. Piechota oraz inne rodzaje wojsk dywizji zezwalają na umocnienia zajętego terenu, zapewniają swobodę ruchów walczących oddziałów oraz są w stanie w szczególnych warunkach przyjąć na siebie główny ciężar walki.

— W związku z tymi przeobrażeniami poważnym zmianom uległy wymagania w stosunku do kadry i żołnierzy?

— To jest przecież zasadnicza sprawa. Nie sztuka mieć wysokiej klasy sprzęt bojowy, ale właśnie sztuka po mistrzowsku opanować jego obsługę. Zmiany w wyposażeniu technicznym zmuszają naszych oficerów, podoficerów i szeregowców do ciągłego doskonalenia swoich umiejętności, do dobrego opanowania obsługi tego sprzętu.

Bardzo poważnie wzrósł poziom wyszkolenia wojskowego i ogólnego

DOKOŃCZENIE NA STR. 4

Z okazji Dnia Wojska Polskiego w imieniu
własnym, wszystkich żołnierzy 1 Warszawskiej
Dywizji Zmechanizowanej im. Tadeusza Kościuszki
serdecznie pozdrawiam młodzież lotniczą - czy-
telników „Skrzydlatej Polski" i wszystkich pracow-
ników lotnictwa cywilnego, którzy stanowią
świetną rezerwę naszego ludowego Wojska Polskiego

12 października 1963 r.
J. Dziadura



Przed 20 laty: Poczet sztandarowy, ze sztandarem 1 Dywizji Piechoty, otworzył defiladę z okazji uroczystej przysięgi w Sielcach.



Polscy i radzieccy żołnierze w okopach pod Warszawą. Tu i na całym szlaku bojowym krzepło polsko-radzieckie braterstwo broni. Foto: WAF (2)

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

naszych kadr oficerskich. Nasi oficerowie posiadają średnie wykształcenie, a ponadto około 20 procent ma już ukończone wyższe studia wojskowe bądź też cywilne.

Z każdym rokiem przybywają do nas żołnierze z coraz to wyższym wykształceniem. Częściej też otrzymujemy absolwentów szkół średnich ogólnych i zawodowych, wielu różnych fachowców. Do bezpowrotnej przeszłości należą już te czasy, kiedy to w jednostkach trzeba było organizować kursy dla żołnierzy nie mających 3, 4 czy 5 klas szkoły podstawowej. Wraz z rozwojem naszego kraju wzrasta poziom młodzieży, która przychodzi do wojska, by wypełnić swój zaszczytny obowiązek.

— Majowe uroczystości 20-lecia 1 Dywizji rozpoczęły obchody jubileuszu naszych Sił Zbrojnych. Może Obywatel Generał poinformowałby naszych czytelników o osiągnięciach szkoleniowych żołnierzy Dywizji dla uczczenia tego ważnego wydarzenia w życiu naszego Wojska?

— Poważnym czynnikiem oddziałującym na żołnierzy są piękne tradycje naszej Dywizji, wspaniałe czyny frontowców. Żołnierze-kościuszkowcy wychowani w tym duchu — wytężonym szkoleniem i wzorową służbą dążą do tego, by godnie kontynuować bogatą historię najstarszej Dywizji ludowego Wojska Polskiego.

Do jak najlepszego uczczenia 20-lecia Dywizji i Wojska Polskiego, w tym 20-lecia naszego lotnictwa wojskowego, które podobnie jak nasza Dywizja powstało na gościnnej ziemi radzieckiej w Grigoriewskoje, przygotowywaliśmy się nie tylko w tym roku. Już dwa lata temu Dywizja była wymieniona w rozkazie Ministra Obrony Narodowej wśród wyróżnionych jednostek WP. W zeszłym roku szkoleniowym na inspekcji zdobyliśmy ocenę dobrą. W tym roku m. in. jedna z kompanii 1 pułku zajęła pierwsze miejsce w konkursie wyszkoleniowym Dowódcy Warszawskiego Okręgu Wojskowego.

Piękne wyniki uzyskali nasi artylerzyści na ubiegłorocznych Centralnych Zawodach Artylerii Naziemnej. O sukcesach naszych żołnierzy można mówić wiele. Choćby o setkach przodowników wyszkolenia, posiadaczy odznak „Wzorowy Żołnierz", o dziesiątkach Drużyn, które zdobyły już, lub walczą o miano Drużyny Socjalistycznej Służby, o setkach żołnierzy, którzy zdobyli drugą specjalność wojskową.

Kościuszkowcy obecnie odbywający służbę nie chcą być gorsi od swych poprzedników. Cechuje ich ta sama ofiarność, ta samą ambicja, by nosić zaszczytne miano żołnierza Pierwszej Dywizji — nie tylko z nazwy.

Nasi żołnierze wykazali naprawdę obywatelską postawę podczas udziału w akcjach przeciwpowodziowej i przeciwpożarowych. Kościuszkowcy brali udział w różnego rodzaju pracach społecznych. Wszyscy uczestniczymy w akcji budowy 1000 szkół na Tysiąclecie Państwa Polskiego.

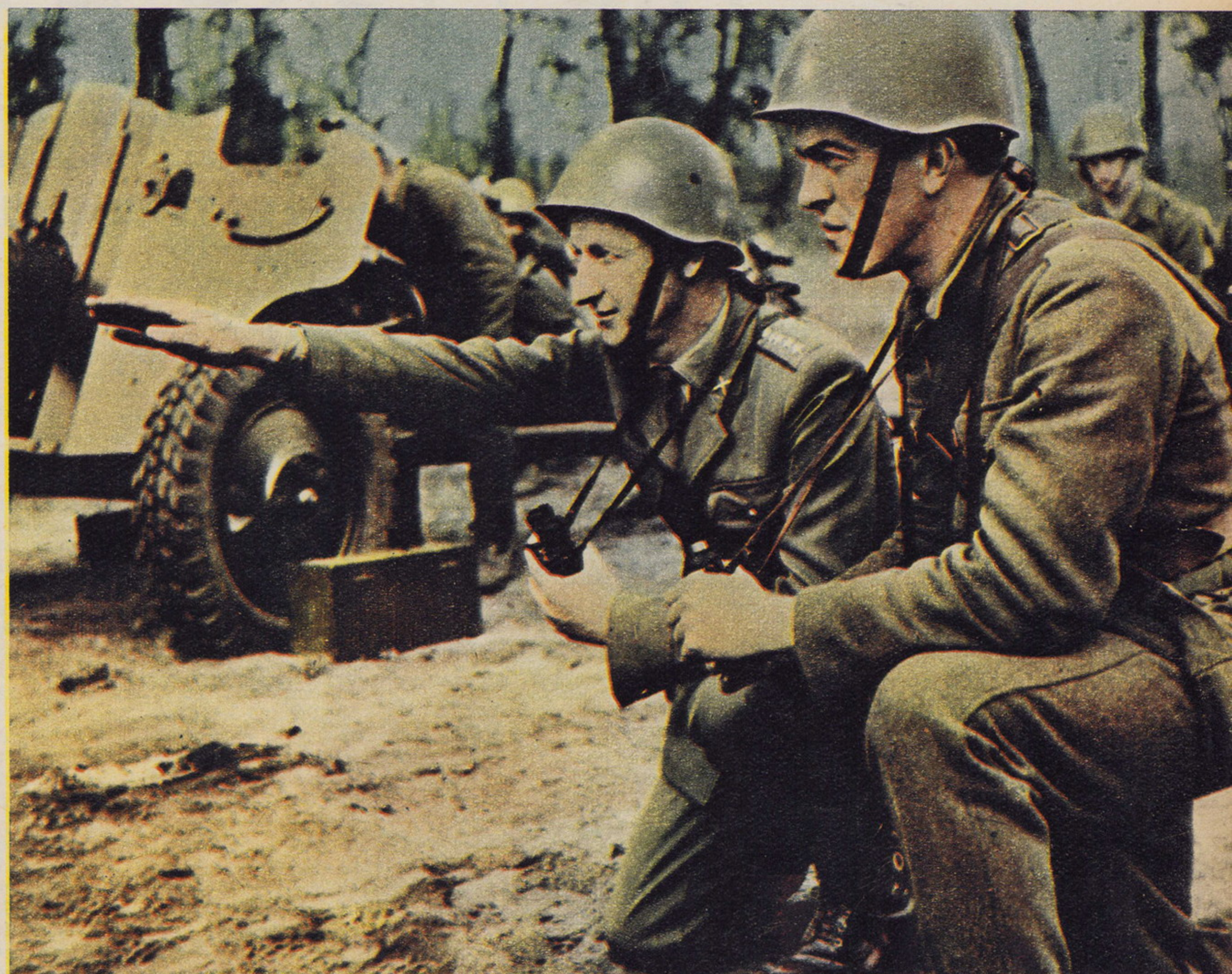
O naszym udziale w życiu społeczeństwa świadczy m. in. fakt nadania naszym oddziałom honorowych odznak „Zasłużonym dla Ziemi Mazowieckiej" i „Zasłużonym dla Warmii i Mazur".

Na zakończenie naszej rozmowy poprosiłem Generała o skreślenie kilku słów z okazji Dnia Wojska Polskiego do naszych czytelników, co też z przyjemnością uczynił, równocześnie dodając:

Wszyscy żołnierze naszej dywizji żywią dużą sympatię do ludzi podniebnych przestworzy, zarówno tych w mundurach lotniczych, jak również do młodzieży lotniczej — zaplecza naszego lotnictwa wojskowego.

Na współczesnym polu walki trudno sobie wyobrazić działanie różnych rodzajów wojsk bez ścisłego ich współdziałania, bez silnego wsparcia nowoczesnego lotnictwa. Armia nasza posiada na swoim wyposażeniu wysokiej klasy samoloty obsługiwane przez świetnie wyszkolonych pilotów. To nas cieszy i napawa dumą.

Rozmowę przeprowadził
mjr mgr STANISŁAW JAROS



Po 20 latach. Szmat czasu, ogromna różnica w jakości i ilości uzbrojenia, zasadniczy, wielki wzrost poziomu wyszkolenia. Te same tylko zostały — żołnierskie serca, zapał w wykonywaniu obowiązków, wspaniały, niezniszczalny duch obrońców ojczystego kraju. Foto: Wojciech Rybak

W KAŻDEJ POTRZEBIE



Ludzie są przygnębieni, ale spokojni. Już za chwilę z zagrożonego powodzią terenu wywiezie ich wojskowy śmigłowiec. Żołnierze nigdy nie opuszczą swych braci w cywilu. Foto: J. Szymański

ZALEDWIE umilkły działa na europejskim teatrze działań w czasie drugiej, wojny światowej, gdy tylko minął okres pierwszego radosnego uniesienia z okazji ostatecznego zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami — żołnierze Ludowego Wojska Polskiego przystąpili do wypełnienia nowych i równie odpowiedzialnych zadań, jak w warunkach frontowych. Tyle tylko, że miały one na celu odbudowę zniszczonego kraju i zabezpieczenie realizacji podstawowych reform, określonych programem Manifestu Lipcowego Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego.

Kraj nasz był wyniszczony w rezultacie działań wojennych i rabunkowej, bezwzględnej eksploatacji okupanta. Młode, nieokrzepłe jeszcze organa władzy ludowej borykały się z poważnymi trudnościami w mieście i na wsi. Reakcyjne bandy różnego autoramentu — zjednoczone nienawiścią do ludowego państwa i żądne władzy, usiłowały przeciwdziałać urzeczywistnieniu demokratycznych reform społecznych rządu ludowego, mordowały skrytobójczo funkcjonariuszy władz i działaczy Polskiej Partii Robotniczej oraz Związku Walki Młodych, działaczy społecznych i żołnierzy, grabiły mienie, paliły lasy, magazyny, zabudowania państwowych gospodarstw rolnych i zagrody chłopskie, budynki będące siedzibą władz, a nawet całe wsie.

I oto żołnierz, który się jeszcze nie oswoił z radosną ciszą, jaka zapanowała po zgiełku bitewnych dni, musiał ponownie chwycić za broń. Obok oddziałów wojskowych w walce z reakcyjnymi bandami wzięły udział oddziały Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Wojsk Ochrony Pogranicza, Milicji Obywatelskiej i UB. Bandy rozgromiono w latach 1946—1947.

W okresie ogólnonarodowego referendum i pierwszych powojennych wyborów do Sejmu Ustawodawczego żołnierzom powierzono ochronę przedsięwzięć organizowanych w ramach tych doniosłych kampanii politycznych. W czasie wyborów działało 2 614 żołnierzy.

Nie zabrakło również żołnierzy na froncie odbudowy kraju. Natychmiast po zakończeniu działań wojennych przystąpili oni do zakrojonej na szeroką skalę akcji rozminowania kraju, usuwania bomb i różnego rodzaju amunicji. Brali udział w naprawianiu zniszczonych dróg, odbudowie linii kolejowych, mostów i wiaduktów, likwidacji odłogów, zagospodarowanie Ziem Zachodnich i Północnych, odbudowie zakładów przemysłowych w miastach i wsiach. W drugiej połowie 1945 roku w samej tylko stolicy — Warszawie, żołnierze usunęli 68 270 m³ gruzu i odbudowali budynki o łącznej kubaturze 1 365 000 m³.

Żołnierze wojsk inżynieryjnych mają szczególne zasługi w dziele odbudowy gospodarki narodowej, szczególnie w pierwszych latach powojennych. Przytoczę choćby przykładowo niektóre liczby, ilustrujące zaledwie częściowo ogrom ważnych i nierzadko niebezpiecznych dla życia prac. W okresie lat 1945—1962 wykryli oni i unieszkodliwili około 15 000 000 min bojowych i ponad 68 000 000 różnorakiej amunicji; rozminowali około 400 000 hektarów ziem ornych i około 350 000 hektarów łąk i lasów. Oczyścili z niewypałów 1 937 obiektów państwowych, 58 817 miast i osiedli, 265 830 km dróg kołowych i żelaznych. Ogółem obszar podlegający rozminowaniu, oczyszczeniu z amunicji i niewypałów wyniósł około 200 000 km² Aby lepiej uzmysłowić ogrom tych prac pragnę przypomnieć, że obszar naszego kraju wynosi 311 730 km². Inny rodzaj wojsk — wojska kolejowe rozbudowały, przebudowały lub wyremontowały między innymi w okresie do końca 1961 roku ponad 400 km linii kolejowych oraz przebudowały 37 mostów.

Podczas klęsk żywiołowych, jakie nawiedzały nasz kraj, zawsze śpieszyli z pomocą żołnierze Ludowego Wojska Polskiego. W walce z powodzią żołnierze wojsk inżynieryjnych w latach 1946—1962 ochraniali 1 854 mosty, ewakuowali z terenów zagrożonych ponad 40 000 osób, ratowali bydło i trzodę chlewną, a także inny dobytek powodzian, ogółem dostarczyli mieszkańcom terenów zagrożonych powodzią 1 113 ton żywności, medykamentów i pasz.

Wojsko aktywnie pomaga również w gaszeniu pożarów leśnych i przy odśnieżaniu. W czasie ostatniej, szczególnie ciężkiej zimy w odśnieżaniu i akcji przeciwpowodziowej wzięło udział łącznie ponad 50 000 żołnierzy, użyto przy tym około 700 pojazdów mechanicznych, samochodów, spychaczy, pługów śnieżnych, ciągników i czołgów. Żołnierze śpieszą także z pomocą w zbiorze plonów w okresie największego nasilenia prac w rolnictwie.

Szczególnego rodzaju ofiarność żołnierzy uwidoczniła się również w czasie ogólnonarodowych akcji społecznych. W ramach budowy szkół Tysiąclecia wojsko wybudowało i przekazało społeczeństwu sześć dużych, nowoczesnych i świetnie wyposażonych szkół, a trzy dalsze zostaną przekazane w roku bieżącym. Zaś wysokość świadczeń żołnierzy na budowę szkół Tysiąclecia wyrażona w złotówkach, na które składają się: wpłaty kwot zadeklarowanych przez kadrę, wartość urządzeń szkolnych i robocizny, bezpośrednie wpłaty z różnych doraźnych akcji lub składek żołnierskich, wartość pomocy naukowych — wynosi dotychczas ponad 70 000 000 zł. Z kolei w akcji zalesiania kraju mają także pokaźny udział. Tylko na terenach użytkowanych przez wojsko żołnierze zasadzili w latach 1957—1962 ogółem 1 336 000 drzew i 1 498 000 krzewów.

Z konieczności muszę ograniczyć się do wymienienia tylko niektórych prac i świadczeń wojska dla społeczeństwa, a wypadałoby omówić i świadczenia wojskowej służby zdrowia i wydatny udział żołnierzy w akcji krwiodawstwa w upowszechnianiu kultury, w akcjach odczytowych, popularyzatorskich, propagandowych i wielu, wielu innych. Nie sposób jednak nie wspomnieć choćby tylko o udziale żołnierzy we władzach terenowych — w wojewódzkich, miejskich i powiatowych radach narodowych zasiada 562 radnych - oficerów. W Sejmie Ustawodawczym wojsko reprezentuje 6 posłów. W organizacjach kombatanckich (Związek Bojowników o Wolność i Demokrację, Związek Inwalidów Wojennych) pracuje ponad 3 000 oficerów i podoficerów, zaś w organizacjach takich, jak Liga Obrony Kraju i Aeroklub PRL aktyw rekrutujący się spośród wojskowych przekracza liczbę tysiąca. Natomiast w Związku Młodzieży Socjalistycznej, Związu Harcerstwa Polskiego oraz w innych organizacjach i stowarzyszeniach pracuje około 400 oficerów w charakterze nieetatowych instruktorów i prelegentów.

Przytoczone przykłady stanowią tylko jedną stronę medalu, obrazują one bowiem tylko działalność wojska na rzecz gospodarki narodowej, na rzecz Społeczeństwa — najbardziej namacalną, którą można by określić jako bezpośrednią.

Byłoby poważnym uproszczeniem pominięcie całej złożonej pracy wychowawczej, jaka jest prowadzona z żołnierzami w toku ich całej służby, a której rezultaty nie tylko służą umacnianiu zwartości i gotowości bojowej wojska, ale stanowią poważny czynnik w wychowywaniu obywatelskim młodzieży męskiej.

Nasza armia, która w bieżącym roku obchodzi dwudziestolecie jest wyposażona w najnowocześniejszą broń, wysoce zmechanizowana i świetnie wyposażona pod względem technicznym. Jest już rzeczą dowiedzioną, że właśnie w wojsku wielu żołnierzy służby zasadniczej, pomijając oczywiście wyspecjalizowaną kadrę, zdobywa zawód, nową specjalność lub uzupełnia kwalifikacje w zakresie umiejętności, zdobytych przed powołaniem do służby wojskowej. Wymogi, jakie stawiane są żołnierzom naszego wojska, dają szansę młodym chłopcom uzupełniania wiedzy ogólnej i technicznej i mają istotne znaczenie dla ich życia i pracy po opuszczeniu szeregów wojska.

Celowo rozdzieliłem te dwojakiego rodzaju świadczenia wojska na rzecz społeczeństwa — w istocie są one ściśle ze sobą powiązane. Chciałbym na koniec podkreślić, że świadczenia wojska, które opatrzyłem mianem „bezpośrednich", mają również ogromne znaczenie (zarówno szkoleniowe jak i wychowawcze) dla spoistości i zwartości armii. Udział żołnierzy w akcji rozminowania czy w akcji przeciwpowodziowej, budowa mostu jest również sprawdzianem poziomu wyszkolenia, sprawdzianem cech żołnierskich, mających ogromne znaczenie na współczesnym polu walki. Prace wykonywane na rzecz społeczeństwa i udział wojska w akcjach społecznych bynajmniej nie osłabiają gotowości bojowej naszej armii, wręcz przeciwnie — służą jej umocnieniu. Więź wojska z ludem, z socjalistycznym narodem jest jednym ze źródeł siły armii nowego typu.

mjr mgr STEFAN ZIELIŃSKI



Budują most — aż furczy! Szybko, sprawnie, solidnie. Już nie trzeba będzie kilometrami wędrować do innych mostów, albo przeprawiać się przez rzekę łodzią. Rosną serca, gdy się patrzy na taką robotę. Foto: WAF

II SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO

ZAWODNICY W CZERWONYCH BERETACH



Zwycięska drużyna Wojsk Powietrzno-Desantowych. Od lewej: szer. Edward Ligocki, szer. Zbigniew Dzius, szer. Jan Kuliś, plut. Janusz Molik i szer. Janusz Gawłowski.

Krótki przebieg mistrzostw

Dnia 4 września br. o 9 rano na lotnisku Rakowice (Kraków) otwarte zostały II Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego. Po odebranym raporcie gen. bryg. Artur Jastrzębski w krótkim przemówieniu życzył zawodnikom uzyskania jak najlepszych wyników sportowych a następnie ogłosił mistrzostwa za otwarte. Z kolei odbyła się defilada kompanii honorowej wojsk powietrzno-desantowych oraz poszczególnych drużyn startujących w mistrzostwach.

Organizatorem mistrzostw był Inspektorat Szkolenia MON. Na starcie stanęło 29 zawodników, którzy stanowili 6 drużyn reprezentujących barwy: Inspektoratu Lotnictwa (5 zawodników), Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego (5), Wojsk Obrony Powietrznej Kraju (4), Wojsk Powietrzno-Desantowych (2 drużyny po 5 zawodników) oraz Aeroklubu PRL (5), którego drużyna startowała poza konkursem.

Po południu przystąpiono do przeprowadzania I konkurencji, którą były 3 skoki z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Tego dnia wszyscy zawodnicy wykonali po jednym skoku. Dopiero następnego dnia (5 września) po drugiej i trzeciej kolejce skoków zakończono tę konkurencję. 1. kpr. Franciszek Szuberla (WPD-2) 195,49 pkt., 2. kpr. Henryk Czyż (WPD-2) 194,06 pkt., 3. kpr. podch. Andrzej Kolatorski (Ilot) 193,76 pkt., 4. szer. Edward Ligocki (WPD-1) 193,28 pkt., 5. szer. Tadeusz Frołow (WPD-2) 191,57 pkt., 6, szer. Janusz Gawłowski (WPD-1) 191,23 pkt., 7. plut. Ryszard Giec (WPD-2) 190,64 pkt. Drużyna Aeroklubu PRL poza konkursem: 1 (1) Zalasiński — 197,22 pkt., 2 (5) Czerwonka — 192,16 pkt., 3 (6) Gugniewicz — 191,78 pkt., 4 (14) E. Przybylski — 183,71 pkt., 5 (24) R. Przybylski — 168,01 pkt. Tego samego dnia (5 września) przeprowadzono jedną kolejkę skoku grupowego z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu o — 10 sek. na celność lądowania. Dnia 6 września o godzinie 10.45 przystąpiono do rozegrania dwóch kolejek skoków z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 25—30 sek. z akrobacją. Wyniki: 1. kpr. Rynek (DLO) 476 pkt., 2. szer. Jan Kuliś (WPD-1) 474,5 pkt., 3. szer. Edward Ligocki (WPD-1) 469 pkt., 4. szer. Janusz Gawłowski (WPD-1) 467,5 pkt., 5. sierż. Augustyn Konior (WPD-2) 450 pkt., 6. szer. Tadeusz Frołow (WPD-2) 447,5 pkt., 7. kpr. podch. Andrzej Kolatorski (Ilot) 445 pkt. Poza konkursem Aeroklub PRL: 1 (1) E. Przybylski 477,5 pkt., 2 (3) S. Czerwonka — 470 pkt., 3 (4) R. Przybylski — 467,5 pkt., 4 (7) Zalasiński — 445 pkt., 5 (11) Gugniewicz — 410 pkt.

Po dwóch skokach połączonych z akrobacją spadochronową przystąpiono do zakończenia konkurencji w skokach grupowych, zaczętych dnia poprzedniego. W ten sposób zawodnicy tego dnia wykonali 4 skoki. Wyniki tej konkurencji przedstawiają się następująco: 1. WPD-2 — 761,79 pkt., 2. WPD-1 — 736,37 pkt., 3. DLO — 721,31 pkt., 4. Ilot — 605,61 pkt., 5. WOPK — 538,4 pkt. Aeroklub PRL poza konkursem (3) 731,96 pkt.

Sobota 7 września była dniem nielotnym. W niedzielę (8 września) odbyło się uroczyste zakończenie mistrzostw, na które przybył gen. dyw. Józef Kuropieska. Sprawozdanie z tej uroczystości jak i pełne wyniki klasyfikacji indywidualnej podaliśmy w „Skrzydlatej" z dnia 22 września br. (nr 38, str. 2).

W punktacji drużynowej tytuł Mistrza WP zdobyła pierwsza drużyna Wojsk Powietrzno-Desantowych — 3 340,38 pkt., 2. drużyna druga Wojsk Powietrzno-Desantowych — 3 290,57 pkt., 3. Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego — 2 748,54 pkt., 4. Inspektorat Lotnictwa — 2 154,25 pkt., 5. Wojska Obrony Powietrznej Kraju — 1 743,16 pkt. Poza konkursem Aeroklub PRL — 3 356,83 pkt. (m).

TADEUSZ MALINOWSKI

ZABYTKOWY Kraków, od którego na odległość celnego strzału armatniego z okresu Księstwa Warszawskiego zbudowano Nową Hutę, powitał skoczków piękną, słoneczną pogodą. Stąd nietrudno się domyśleć, iż owa pogoda miała poważny wpływ na wyniki sportowe. Chociaż okres przypadkowych lądowań tak w kole jak i poza kołem mija bezpowrotnie, to jednak przy braku odpowiednich warunków atmosferycznych trudno sobie wyobrazić całkowicie udane mistrzostwa. Już w pierwszej konkurencji 15-tu zawodników lądowało w granicach od 3-ch metrów do zera, czyli środka krzyża. Zero, a więc cel osiągnął — zresztą jako jedyny na tegorocznych mistrzostwach spadochronowych Wojska Polskiego — startujący poza konkursem reprezentant Aeroklubu PRL Andrzej Zalasiński z Krakowa. Ten Zalasiński, który na zakończonych 1 września br. Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych o „Puchar Adriatyku" w Jugosławii zdobył dla naszych barw 4-te miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Ale i zawodnicy wojskowi lądowali także w bliskiej odległości od celu: na przykład szer. podch. Januszowi Rybołowiczowi zabrakło do niego jedynie 0,31 m, a kpr. Henrykowi Czyżowi 0,62 m. Są to wyniki naprawdę dobre, świadczące o niewątpliwych umiejętnościach skoczków. Podobnie i w skokach grupowych uzyskano zadowalające rezultaty. Mimo iż lądowań poszczególnych zawodników w granicach 3-ch metrów było zaledwie 7, to jednak wyniki zespołowe wskazywały na rosnący poziom spadochroniarzy wojskowych.

Skoki z opóźnieniem, połączone z wykonywaniem figur podczas spadania, a ściślej mówiąc akrobacja spadochronowa, dały również wiele satysfakcji skoczkom wojskowym. Podkreślenie to jest dlatego aktualne, bowiem startująca poza konkursem drużyna Aeroklubu PRL, reprezentująca wysoki poziom zawodniczy, stanowiła każdorazowo dla wojskowych pewnego rodzaju wskaźnik porównawczy. Uzyskane bowiem wyniki przez drużynę Aeroklubu PRL były dla wojskowych aktualnym sprawdzianem własnych umiejętności. I odwrotnie. Każdy wynik wojskowych lepszy od skoczków cywilnych mógł budzić zrozumiałe zadowolenie. Trzeba jednak powiedzieć, że drużyna Aeroklubu PRL mogła skakać poniżej własnych możliwości zawodniczych. Ale i te same argumenty można wysunąć pod adresem strony przeciwnej.



Gen. dyw. Józef Kuropieska wręcza najlepszym skoczkom nagrody i dyplomy w dniu zakończenia mistrzostw.

Nadlatujący samolot obserwowano zawsze z niesłabnącą uwagą. Kilkadziesiąt osób wpatrywało się w ciemną sylwetkę „Aena", który na pogodnym niebie mógł wzbudzać zniecierpliwienie. Pozorne to jednak było zniecierpliwienie; samolot leciał z wystarczającą prędkością, a zawodnik miał sporo czasu na wykonanie skoku. Wreszcie nadszedł moment ulgi. Pierwszy skoczek opuścił maszynę, po czym przystąpił do wykonywania figur akrobacji. Po dłuższej chwili otworzyła się nad nim biała czasza spadochronu. Z kolei nadlatywał drugi samolot, w dali widać było trzeci, a w strefie wyczekiwania pozostawały następne maszyny. Każda bowiem drużyna, a startowało ich 6 na tegorocznych mistrzostwach, miała do swej dyspozycji samolot.

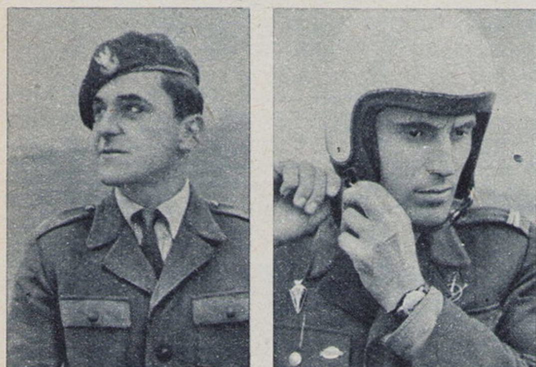
W akrobacji spadochronowej zwyciężył kpr. Sławomir Rynek startujący w barwach Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego. Zaprezentował on na mistrzostwach wysoki poziom zawodniczy. Wykonanie jego wiązanki figur akrobacji cechował duży postęp w porównaniu do ubiegłego okresu, a przede wszystkim mogła wzbudzić uznanie poprawność stylu, prędkość i daleko zaawansowana precyzja. Obok kpr. Sławomira Rynka również szer. Jan Kuliś, szer. Edward Ligocki i szer. Janusz Gawłowski sprawili swej drużynie (Wojska Powietrzno-Desantowe) miłą niespodziankę, nawiązując równorzędną walkę sportową ze skoczkami Aeroklubu PRL. Ich wiązanki figur akrobacji niewiele różniły się od figur „cywilów", a w niektórych przypadkach wykonane były lepiej.

Fragment skoków grupowych. W wyniku ostrej rywalizacji sportowej pierwsze miejsce wywalczyła sobie 2-ga drużyna Wojsk Powietrzno-Desantowych w składzie: sierż. Augustyn Konior, plut. Ryszard Giec, kpr. Henryk Czyż, kpr. Franciszek Szuberla i szer. Tadeusz Frołow.



Po trzech rozegranych konkurencjach najlepszymi zawodnikami tak w klasyfikacji indywidualnej jak i drużynowej okazali się spadochroniarze Wojsk Powietrzno-Desantowych. Zawodnicy w czerwonych beretach już od pierwszej kolejki skoków objęli prowadzenie i utrzymali je do końca mistrzostw. Trudno jest przewidzieć jakie uzyskaliby rezultaty w czwartej konkurencji, którą miały być 3 skoki z wysokości 1 500 m z opóźnieniem 20 sekund na celność lądowania i oceną stylu spadania. Konkurencji tej, niewątpliwie bardzo ciekawej i mogącej zmienić układ miejsc w tabeli wyników, nie przeprowadzono ze względu na słabe warunki atmosferyczne, a przede wszystkim niski pułap chmur. Można przypuszczać — opierając się na wynikach trzech konkurencji — że i w czwartej — okazaliby się zawodnicy w czerwonych beretach skoczkami najlepszymi. Właśnie oni wyróżniali się bardzo dobrym przygotowaniem do skoków, a przede wszystkim pierwszorzędną zaprawą fizyczną, opanowaniem i zaciętością w walce sportowej. Oni byli inicjatorami brawurowych skoków na celność lądowania, oni z ogromnym poświęceniem walczyli o każdy centymetr odległości od środka krzyża, oni wreszcie zwyciężyli. Czy należało się im zwycięstwo? Na pewno, ponieważ dobrze na nie zapracowali. Ich skoki zresztą obserwowano z nieukrywanym zainteresowaniem. Większość najlepszych lądowań na cel należała do nich. Czy trzeba więcej przykładów?

Rozmawiałem ze zwycięską drużyną Wojsk Powietrzno-Desantowych, czyli pięcioma zawodnikami w czerwonych beretach. Ich zdjęcia



Po lewej: Spadochronowy Mistrz Wojska Polskiego na rok 1963 szer. Jan Kuliś; po prawej: zwycięzca w akrobacji spadochronowej kpr. Sławomir Rynek.

znajdziecie obok. Właśnie z tej drużyny trzej żołnierze zajęli trzy pierwsze miejsca w klasyfikacji indywidualnej mistrzostw.

Pierwsze miejsce zajął szer. Jan Kuliś mający na swym koncie 257 skoków z samolotu. Ma 22 lata. Skoki spadochronowe zaczął wykonywać w Aeroklubie Częstochowskim. Był to rok 1958. W ostatnich 3-ch latach uczestniczył w zawodach przeprowadzanych w Gliwicach, Srzebielinie i Rzeszowie. W 1961 roku, w Rzeszowie, na mistrzostwach Polski zajął 13 miejsce. Jego uwagi odnośnie mistrzostw, w których zajął pierwsze miejsce, sprowadzały się do dwóch zadań: „Mistrzostwa udane. Szkoda, że nie rozegrano czwartej i zarazem ostatniej konkurencji".

Drugim był szer. Edward Ligocki. Jego to szer. Kuliś wyprzedził różnicą zaledwie 0,91 pkt. A więc szer. Ligockiego dzielił niecały punkt od tytułu mistrzowskiego. Wreszcie trzecie miejsce zajął szer. Janusz Gawłowski, który uzyskał od szer. Kulisia o 4,36 pkt. mniej. Jego wypowiedź była wiele mówiąca: „W ubiegłym roku na I Spadochronowych Mistrzostwach Wojska Polskiego zająłem 13 miejsce, obecnie 3. Mogę być zadowolony". Szer. Zbigniew Dzius zajął 9 miejsce. „Uważam — powiedział — iż dobrze by się stało, gdyby w przyszłości sportowcy wojskowi mogli mieć swego trenera. Chcielibyśmy na bieżąco poznawać wiedzę o nowoczesnym sporcie wyczynowym, tym sporcie spadochronowym, który w ostatnich latach poczynił ogromny postęp w technice skoku". Wreszcie zwycięską piątkę zawodników zamyka kapitan drużyny plut. Janusz Molik, mający na swym koncie 635 skoków z samolotu. „Obsada zawodników na tegorocznych mistrzostwach była silna ze względu na udział w nich dobrej drużyny Aeroklubu PRL. Również Dowództwo Lotnictwa Operacyjnego wystawiło dobrego zawodnika, którym był kpr. Sławomir Rynek. Zajął on w ogólnej punktacji 4-te miejsce i był przez cały czas trwania mistrzostw naszym groźny rywalem".

DOKOŃCZENIE NA STR. 18



Na polanie, w bliskim sąsiedztwie dawnego lotniska, zebrało się prawie trzy tysiące ludzi ze wsi Wola Rowska, Rowy, Taluba, Sulbiny i Kobyla Wola. Foto: J. Stępkowski

Po dziewiętnastu latach

NA FRONTOWYM SZLAKU PUŁKU „KRAKÓW"

JECHALI jak do swoich dobrych znajomych. Do stron, w których przeżyli wiele trudnych dni i nocy frontowych. Wszyscy starsi o dziewiętnaście lat. Ale wszyscy dobrze pamiętają ten pierwszy skrawek wyzwolonej ziemi polskiej, gorące powitania i to nocne życie na lotnisku polowym w majątku Rowy koło Garwolina.

Dziewiętnaście lat temu, 19 sierpnia 1944 roku, na folwarcznym polu wylądował 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". Samoloty zjawiły się niespodziewanie nocą, w chwili kiedy dwadzieścia kilometrów dalej nad Wisłą toczyły się jeszcze zaciekłe boje z faszystowskim okupantem.

Prawie pięć miesięcy przebywali na tym lotnisku polscy i radzieccy lotnicy. Stąd wyruszyli na pierwszy bój w okolicy Płońska piloci: porucznik Żyźniewski, kapitan Fewralski i inni. Tu wreszcie mieściła się baza zrzutów. Bo trzeba wiedzieć, że zrzuty były specjalnością pułku „Kraków". Od 13 września przez wiele nocy terkotały nad powstańczą Warszawą popularne „kukuruźniki". Raz bombardowały pozycje wroga, innym razem zamiast bomb niosły umocowane w zamkach zasobniki z rusznicami przeciwpancernymi, pepeszami, żywnością i lekarstwami.

Począwszy od 13 września 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" współdziałał z 9 radziecką dywizją nocnych bombowców. Obie te jednostki zrzuciły w czasie Powstania na warszawskie Śródmieście i Żoliborz ponad 139 ton żywności, około 300 kg lekarstw, 156 moździeży, 505 rusznic przeciwpancernych, 1189 karabinów, 1478 pistoletów maszynowych, tysiące sztuk amunicji i innego sprzętu.

Po dziewiętnastu latach, w słoneczny dzień sierpniowy 1963 roku, jesteśmy znów na terenie dawnego lotniska. Blisko 3 tysiące ludzi z pobliskich wiosek wita serdecznie grupę weteranów 2 pułku „Kraków". Są wśród nich: płk. dypl. nawig. Aleksander Danielak, pierwszy nawigator pierwszej polskiej załogi, ppłk mgr inż. Marian Maciejowski były mechanik uzbrojenia, kapitanowie statków powietrznych Polskich Linii Lotniczych Lot — Marian Grabowski i Józef Wnuk, obaj frontowi piloci oraz radiooperator PLL LOT Piotr Stręk, były adiutant dowódcy pułku i pilot.

Na to niecodzienne spotkanie przybyli gospodarze powiatu Garwolin: I sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR — Zygmunt Krajewski, przewodniczący Prezydium Powiatowej Rady Narodowej — Jan Płażewski, prezes Powiatowego Komitetu ZSL — Jan Ptaszek i inni.

Po dziewiętnastu latach odżywają stare wspomnienia. Gdy przechadzamy się teraz wśród tłumu, raz po raz towarzyszy nam szept, okrzyk zdumienia, radości...

Jakiś kolejarz ciągnie mnie za rękaw, wskazuje Grabowskiego i mówi:

— Panie, przecież ten Grabowski był wtedy taki szczupły.

Poznają Danielaka, poznają Stręka i Wnuka. Pamiętają Maciejowskiego.

Znali przecież każdą załogę. Każdego pilota, nawigatora. Dzielili z nimi radość i niepokój. Żyli wśród nich.

Idziemy szlakiem starych wspomnień. Weterani ze wzruszeniem patrzą dziś na dawne pole wzlotów, zaglądają do kwater.

Tuż przy tym lotnisku stoi dom Józefa Walendy. Dom po trosze historyczny. Kiedyś pracowała w nim radiostacja odcinka dywizyjnego, o obok domu zachowała się do dziś piekarnia wojskowa.

Z dawnego lotniska chłopi już dziewiętnaście razy zbierali plony. Ale i tu przetrwały pamiątki. Niczym kurhan majaczy pośrodku pola wzlotów wysypisko ze schronu. Schron jest duży i przetrwał w całej okazałości.

Majątek Rowy — kwatera sztabu pułku. Tu też mieszkali piloci pierwszej eskadry.

— Pamiętasz, Marian — zwraca się do Grabowskiego pułkownik Danielak — jak tu pod akcją urządziliśmy pierwsze spotkanie z miejscową ludnością? Wyświetliliśmy wtedy film a potem tańczyliśmy do późnej nocy.

Ocalał budynek gospodarzy, w którym kwaterowali technicy i mechanicy. Nawet drzwi te same. Tu mieszkał Maciejewski, tu stała scena, na której Danielak tańczył krakowiaka.

Snują się wspomnienia z okresu szkolenia i lotów bojowych. Starzy piloci frontowi wspominają radzieckich towarzyszy broni: dowódców — Worobiowa, Koźlenkę, Bogdanowskiego, techników — Kurguzowa, Muchorowa i Gowarda.

Pamiętają szczegóły i szczególiki. Wspominają jak ludność miejscowa oddawała im swe izby, pamiętają ofiarowane im przez nią prezenty gwiazdkowe, wspólnie spędzone wieczory...

Tu przed dziewiętnastu laty lotnicy „Krakowa" zawarli serdeczną przyjaźń z ludnością cywilną. Przyjaźń, która trwa po dziś dzień.

KAROL SZELĄG

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

Pod redakcją IKARUSA

48

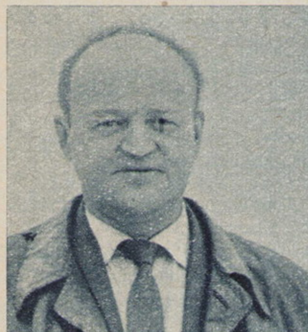
STANISŁAW KOPACZ

URODZIŁ się 26 lipca 1921 r. w Nowogródku. Tamże uczęszczał do szkoły podstawowej, po czym ukończył gimnazjum ogólnokształcące w Wilnie; maturę uzyskał w czerwcu 1941 r.

Z lotnictwem zetknął się w 1938 r., w którym ukończył kurs szybowcowy w miejscowości Ausztegiry koło Wilna, uzyskując podkat. „A" i „B". Był następnie przez 1 sezon instruktorem szybowcowym, a do 1940 r. latał w Aeroklubie Litewskim. W czasie wojny był w latach 1942 — 1944 w partyzantce AK na Wileńszczyźnie.

Z chwilą wyzwolenia Wilna przez Armię Radziecką wstąpił w lipcu 1944 r. ochotniczo do Ludowego Wojska Polskiego. Służył w 1 Armii WP (2 dywizja im. H. Dąbrowskiego, 6 pułk piechoty, kompania fizylierów), z którą przeszedł cały szlak bojowy (początkowo jako kpr, a później st. sierżant) od Warszawy do Berlina.

Po kapitulacji Berlina, 4 maja 1945 r., skierowany został do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, którą ukończył w 1947 r. jako ppor. pil. W OSL był następnie przez rok instruktorem, a potem przez okres ok. 3 lat pełnił w Dęblinie kolejno funkcje: dowódcy klucza i dowódcy szkolnej eskadry my-



śliwskiej (częściowo w OSL w Dęblinie, a potem aż do końca służby wojskowej w OSL w Radomiu). W okresie swej służby w Oficerskiej Szkole Lotniczej brał udział jako pilot we wszystkich centralnych pokazach lotniczych, m. in. prowadził piątkę samolotów UT-2 (1950 r.) i trójkę samolotów Jak-9 (1951 r.). 15 października 1952 roku przeniesiony został do rezerwy w stopniu kapitana pilota.

Po wyjściu z wojska przez okres trzech lat pracował poza lotnictwem, m. in. jako kierownik młynów w Pułtusku i Nasielsku.

Z chwilą utworzenia w kraju lotnictwa sanitarnego (15. XII. 1955 r.), rozpoczął pracę w Białymstoku jako kierownik tamtejszego zespołu lotnictwa sanitarnego. Na tym stanowisku pracuje do chwili obecnej. Równocześnie od 1957 r. do dziś pracuje społecznie w Aeroklubie Białostockim, jest jego członkiem i rokrocznie był wybierany do władz AB, m. in. w 1957 r. był wiceprezesem, a w latach 1958 — 1959 pełnił funkcję sekretarza AB. Barwy tego klubu reprezentował kilkakrotnie w Samolotowych Mistrzostwach Polski, zajmując na ogół czołowe miejsca, a raz zdobył tytuł mistrza Polski (z nawigatorem F. Nadowskim). I tak: w 1956 r. w Gliwicach zajął 4 miejsce; w 1957 r. w Krośnie — 1 miejsce; w 1958 r. w Toruniu — 4 miejsce; w 1959 r. w Bielsku - Białej — 3 miejsce (z. T. Rybickim); w 1961 r. w Katowicach — 20 miejsce; w 1962 r. w Gdańsku — 6 miejsce. Poza tym, na Samolotowych Mistrzostwach Polski (juniorów) w Łodzi był przewodniczącym komisji sędziowskiej, a w czasie okręgowych zawodów samolotowych w Białymstoku (1958) pełnił funkcje kierownika sportowego i nawigatora imprezy.

Posiada uprawnienia i licencje instruktora samolotowego I klasy, pilota zawodowego samolotowego II klasy, pilota i instruktora śmigłowcowego II klasy. Dotychczas wylatał na samolotach ponad 4000 godzin na 20 typach maszyn (m. in. na Jak—9, Jak—11, „Super—Aerol", SM—1), z tego ok. 2 300 godzin w działalności lotnictwa sanitarnego; do końca 1963 r. wykonał 3 223 loty sanitarne i przewiózł na śmigłowcach i samolotach ponad 1 300 chorych.

Został odznaczony: srebrnym Medalem Zasłużonych na Polu Chwały (1945 r.), Srebrnym Krzyżem Zasługi (1956 r.) oraz polskimi i radzieckimi medalami pamiątkowymi za udział w wojnie. (j. r. k.)

LEON KRZESZOWSKI

URODZIŁ się 14 grudnia 1924 roku w Ostrowie Nowym, w województwie lwowskim. Służbę w lotnictwie rozpoczął w kwietniu 1944 roku, zgłaszając się ochotniczo jako żołnierz 3 dywizji piechoty. Przeszkolenie lotnicze odbywał w Grigoriewskoje w tej samej grupie co Józef Jacewicz, Marian Grabowski, Józef Wnuk, Piotr Stręk, Eugeniusz Biedrzycki i inni. Pierwszy samodzielny lot wykonał 13 kwietnia 1944 roku. Po ukończeniu szkolenia wcielony został jako pilot — szeregowiec do 2 pułku nocnych bombowców „Kraków". Z pułkiem tym przebył szlak bojowy aż do Łaby. Pozostając w składzie pierwszej eskadry pułku „Kraków", wszystkie zadania bojowe aż do zakończenia wojny wykonywał wspólnie z nawigatorem ppor. Wiaczesławem Namakonowem.

Wykonał 32 loty bojowe. Dokonywał zrzutów broni, amunicji i żywności dla powstańców Warszawy. Bombardował pozycje nieprzyjaciela oraz kolumny transportu w rejonie Warszawy, Leszna, Modlina, a następnie na Wale Pomorskim i dalej. Brał udział w likwidacji zgrupowania wojsk hitlerowskich w garnizonie Kołobrzeg, a także morskich środków transportu nieprzyjaciela w tamtym rejonie.



W przeddzień ogłoszenia kapitulacji Niemiec hitlerowskich — 8 maja 1945 roku przybył wraz z 2 pułkiem „Kraków" do Bydgoszczy.

Należy do grupy pilotów, którzy najdłużej latali na samolotach typu Ił-10. Był dowódcą ostatniego pułku lotnictwa szturmowego, wyposażonego w te samoloty. Obecnie jest dowódcą-pilotem w lotnictwie odrzutowym. W okresie służby w lotnictwie wojskowym wylatał około 2 500 godzin.

Posiada odznaczenia: Krzyż Walecznych, Srebrny Krzyż Zasługi, złoty i srebrny medal „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" oraz pamiątkowe medale z okresu wojny — polskie i radzieckie. (K. Szel.).

ZBIGNIEW SZUBER

URODZIŁ się 19 marca 1918 r. we Lwowie, gdzie ukończył szkołę podstawową i średnią, uzyskując w 1937 roku maturę.

W 1936 r. przeszedł w ramach PW Lotniczego przeszkolenie szybowcowe na kursie w Ustianowej, uzyskując tam podkat. „C". W rok później ukończył w Masłowie koło Kielc kurs pilotażu samolotowego (na RWD—8 i RWD—10), po czym we wrześniu 1937 r. wstąpił do Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu; w niecały rok potem przeniósł się do szkoły w Dęblinie, gdzie też zastała go napaść Niemiec hitlerowskich na Polskę. W Kampanii Wrześniowej brał udział jako pilot trasportowy sprzętu lotniczego we wschodnie rejony kraju; 28 września 1939 r. został internowany przez wojska radzieckie, a po zwolnieniu powrócił do Lwowa.

Lata okupacji hitlerowskiej spędził, pracując jako robotnik, w Krakowie, Borysławiu i Drohobyczu.

W lutym 1944 r. wstąpił do lotnictwa Armii Radzieckiej i początkowo służył w jednostce lotnictwa bombowego, jako oficer startowy. Następnie latał jako pilot (na Ił—2 i Li—2) w Cywilnej Flocie Powietrznej (GWF) ZSRR, której zadaniem było posuwanie się za frontem, zajmowanie na terenach wyzwolonych lotnisk i przystosowanie ich dla potrzeb lotnictwa myśliwskiego. W jednostce GWF przeszedł cały szlak od Tarnopola przez Zamość, Warszawę, Toruń, Bydgoszcz, Gdańsk, Wrocław aż do Berlina, a potem — po zakończeniu działań wo-



jennych — przez Drezno, Lipsk do Poznania, gdzie jednostka GWF zaczęła organizować polską komunikację lotniczą. Po przeniesieniu z jednostką do Bydgoszczy, w czerwcu 1946 r. został zdemobilizowany.

Wrócił następnie do Rzeszowa, gdzie rozpoczął pracę w tamtejszym oddziale Ligi Lotniczej, na stanowisku dyrektora Zarządu Wojewódzkiego LL. Jednocześnie, w latach 1947—1948, był społecznym instruktorem szybowcowym w aeroklubach w Rzeszowie i Krośnie, ukończywszy uprzednio (1947 r.) kurs instruktorów szybowcowych za wyciągarką w Lisich Kątach. W latach 1947 — 1949 pełnił także funkcje prezesa Aeroklubu Rzeszowskiego. 1 kwietnia 1949 r. przeniósł się na własną prośbę do Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, gdzie objął stanowisko kierownika aeroklubu, które sprawuje do chwili obecnej, jako wiceprezes urządujący AP.

Posiada uprawnienia pilota samolotowego zawodowego II klasy. Wylatał dotychczas 1 200 godzin na samolotach i 300 godzin na szybowcach.

Ma następujące odznaczenia i odznaki: Srebrny Krzyż Zasługi (1953 r.)., Medal X-lecia (1954 r.), Odznakę Grunwaldzką, złotą Odznakę Zasłużonego Działacza Sportowego WKKF i T w Rzeszowie (1963 r.) oraz polskie i radzieckie medale pamiątkowe za udział w wojnie.

(j. r. k.)



SAMOLOTY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO (9)

W drugiej dekadzie września 1944 r. rozpoczęto nad Dnieprem formowanie 1 Korpusu Lotnictwa Mieszanego składającego się z: 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego (w której skład wchodziły pułki Nr 3, 4 i 5) oraz 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego i 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Korpus ten, utworzony całkowicie przez Dowództwo Sił Powietrznych Armii Radzieckiej na bazie zreorganizowanych jednostek frontowych i szkolnych lotnictwa radzieckiego, wszedł w skład lotnictwa polskiego w ramach umowy polsko-radzieckiej o dalszej rozbudowie Wojska Polskiego. Personel lotniczy tych jednostek składał się początkowo z żołnierzy radzieckich, a w październiku 1944 r. uzupełniony został pierwszą 73-osobową grupą Polaków przeszkolonych w radzieckich szkołach lotniczych.

1 Korpus Lotnictwa Mieszanego przebazowany został z głębi ZSRR do Polski w początkach 1945 r., a w dniu 26 lutego 1945 r. do Łowicza przybył sztab Korpusu. W kwietniu na lotnisko Sanniki przebazowało się 105 dwusilnikowych bombowców nurkujących Pe-2 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego, a na lotnisko w Kutnie samoloty 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Ponadto w Łodzi wylądowały samoloty szturmowe 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego. W sumie 1 Korpus Lotnictwa Mieszanego dysponował siłą uderzeniową 303 samolotów.

BOMBOWIEC

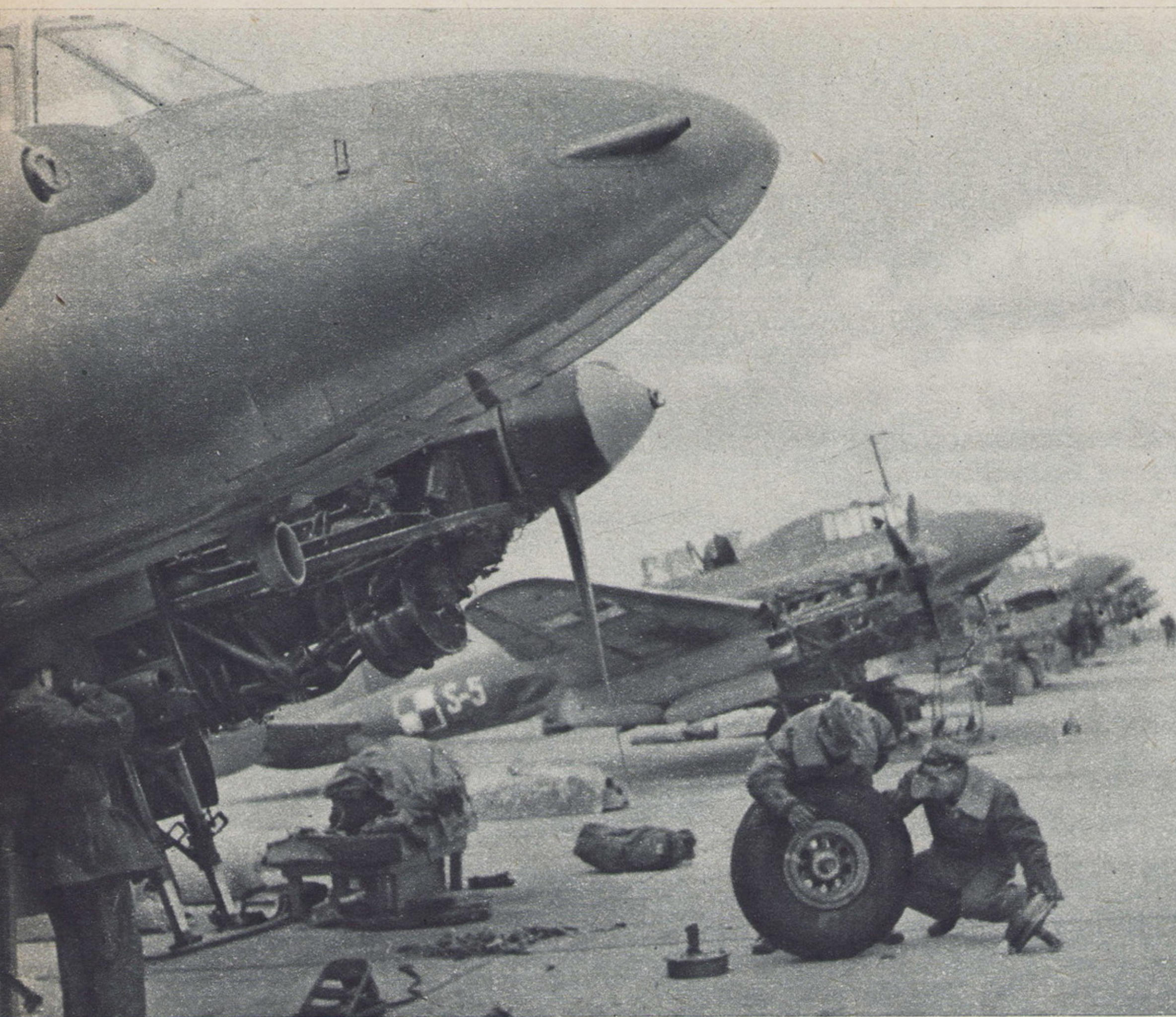
W tym czasie na froncie nad Odrą Dowództwo Wojska Polskiego dysponowało 4 Mieszaną Dywizją Lotniczą, 12 Pułkiem Lotnictwa Sanitarnego, 13 Pułkiem Lotnictwa Transportowego i 17 Pułkiem Lotnictwa Łącznikowego. Po skierowaniu na front 1 Korpusu Lotnictwa Mieszanego pod dowództwem gen. brygady Agałcowa, lotnictwo polskie w kwietniu 1945 r. dysponowało na froncie wschodnim w sumie czterema dywizjami wyposażonymi w ponad 400 samolotów bojowych i trzema pułkami pomocniczymi, liczącymi 80 samolotów.

Dnia 16 kwietnia 1945 r. Lotnictwo Polskie wchodzące w skład operacyjny 16 Powietrznej Armii Radzieckiej rozpoczęło akcje bojowe w Wielkiej Operacji Berlińskiej.

Po zakończeniu wojny polskie lotnictwo bombowe używało szereg wersji bombowców Pe—2 zakupowanych w Związku Radzieckim. Samoloty te wycofano ze służby około 1952 r. Popularne „Peszki" ustąpiły miejsca bombowcom turboodrzutowym.

Pe—2 był całkowicie metalowym, czeromiejscowym dwusilnikowym dolnopłatem z wciąganym podwoziem. Opracowane w 1940 r. przez radzieckiego inż. W. M. Petlakowa samoloty Pe—2 używane były w zależności od wersji na wszystkich frontach radzieckich jako: nocne myśliwce bombardujące, lekkie bombowce nurkujące i bombowce bliskiego wsparcia. Wszystkie wymienione typy różniły się między sobą uzbrojeniem i zmienioną nieco sylwetką. Na przestrzeni lat Pe—2 zmieniały się wielokrotnie pod względem wyposażenia wewnętrznego, osprzętu i jednostek napędowych.

Starannie opracowany aerodynamicznie, wyposażony w nowoczesne urządzenia elektryczne o szerokiej automatyce, samolot Pe—2 wyróżniał się spośród innych bombowców tej kategorii. Kadłub budowy skorupowej, kryty platerowaną blachą duralową. Skrzydła metalowe dwudźwigarowe. Zbiorniki paliwa — integralne. Skrzy-



Przegląd techniczny samolotów Pe-2UT.



Samolot bombowy Pe-2FT.

NURKUJĄCY Pe – 2

(Pe-2FT, Pe-2UT, Pe-2 J, Pe-2 R)

dła wyposażone w szczelinowe lotki i klapy oraz elektrycznie wysuwane hamulce aerodynamiczne.

Usterzenie dwudźwigarowe, podwójne. Podwozie samolotu stanowiły zespoły o podwójnej amortyzacji, wciągane w gondole silników. Wypuszczanie i wciąganie podwozia — elektryczne. Napęd samolotu stanowiły początkowo dwa rzędowe dwunastocylindrowe, chłodzone cieczą silniki M—105R o mocy 1100 KM, a następnie silniki WK—105RA, WK—105PF, WK—107A w zakresie mocy 1100—1650 KM oraz trójłopatowe metalowe śmigła serii WISz—61, z elektryczną zmianą skoku. Załoga samolotu składała się z pilota, nawigatora i dwóch strzelców pokładowych. Uzbrojenie Pe—2 było różne w zależności od wersji. Zapas paliwa przy pełnym ciężarze bomb w zależności od wersji do 3000 kG. W Polsce eksploatowano wersje: Pe—2FT, Pe—2J, Pe—2UT, Pe—2R.

DANE TECHNICZNE

PE—2FT:

Rozpiętość — 17,16 m
Długość — 12,66 m
Wysokość — 4,0 m
Pow. nośna — 40,5 m²
Ciężar własny — 5870 kG
Ciężar w locie — 7700 kG
Ciężar max. — 8520 kG
Prędkość max. — 581 km/h
Prędkość max. na 2000 m — 506 km/h
Prędkość przelotowa — 480 km/h
Pułap — 8800 m
Zasięg — 1500 km

SILNIKI:

WK—105PF o mocy 1250 KM każdy.

UZBROJENIE:

4 karabiny masz. kal. 7.62 mm, 1 karabin masz. kal. 12,7 mm. Udźwig bomb — 1000 kG.

PE—2J:

Wersja z silnikiem WK—1074 o mocy 1650 KM każdy. Wzmocnione uzbrojenie. Max. udźwig bomb — 3000 kG. Prędkość maksymalna — 657 km/h. Pułap — 900 m.

PE—2UT:

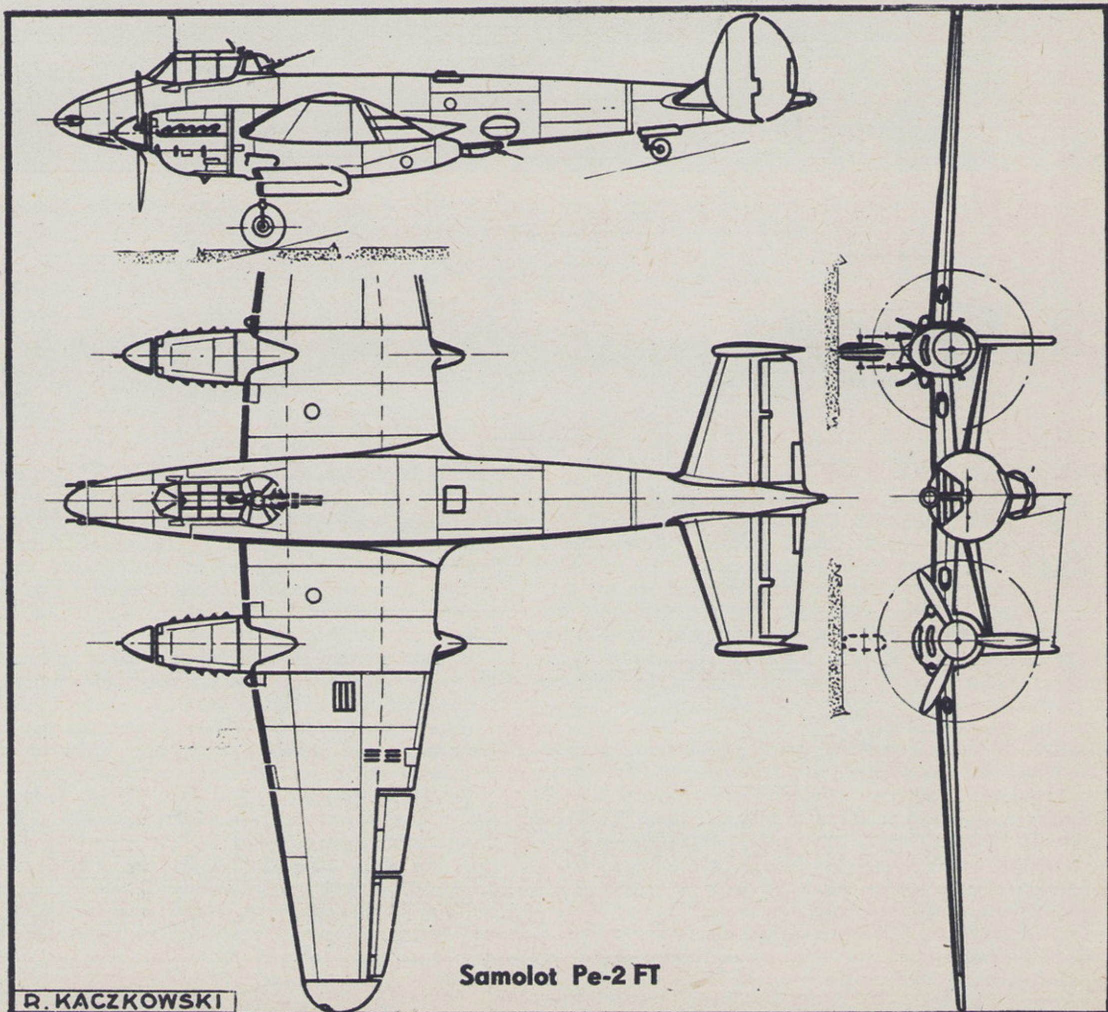
Wersja szkolno — treningowa, dwuster, używana do szkolenia pilotów.

PE—2R:

Wersja dalekiego zasięgu (do 2000 km). Uzbrojenie: 6 karabinów masz. kal. 7,62 mm, 1 kar. masz. kal. 12,7 mm. Udźwig bomb — 600 kG.

R. KACZKOWSKI

Zdjęcia: R. Kaczkowski i WAF



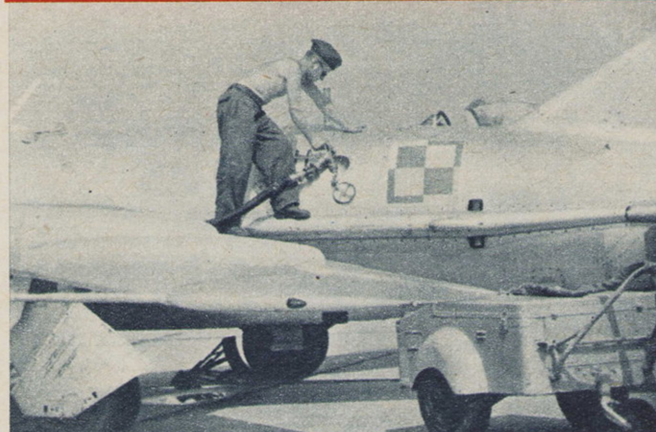
Samolot Pe-2 FT



Kiedyś zbroja, kopia i koń — dziś spadochron, maska tlenowa i samolot odrzutowy są atrybutami rycerza.



Wyżej: Trening w lotach szykiem. Niżej: Na zdjęciu tylko tankowanie, ale personel techniczny dobrze musi się napracować, by silniki, płatowce i przyrządy grały bez zastrzeżeń.





Szturmowcy

ZASKOCZENIE. To jeden z koniecznych elementów zwycięskiej walki. Zaskoczenie. To główna broń szturmowców. Im bardziej niespodziewanie znajdą się nad celem ataku — tym lepiej. Dlatego domeną pilotów jednostki, w której dziś się znaleźliśmy, są loty na super małej wysokości. „Kosiaki" dla nich to nie krótki moment niedozwolonych emocji, ale trudne i poważne zadania bojowe. Dolot na poligon odbywa się na wysokości kilkudziesięciu metrów. Dodajmy do tego prędkość lotu rzędu tysiąca kilometrów na godzinę, a otrzymamy trudności w nawigacji. Mapa — mało pomocna. Cała uwaga skupiona na sterach. Trzeba przecież przeskakiwać przez wyższe drzewa czy słupy. Radionawigacja, łączność radiowa z lotniskiem macierzystym — zawodzi. Trasę trzeba znać na pamięć. Orientować — błyskawicznie.

A nieprzyjaciel? Elektroniczne środki obserwacji są bezradne. Artyleria przeciwlotnicza — nie do zastosowania. Rakietowe pociski ziemia-powietrze oparte o urządzenia radiolokacyjne też nic nie zdziałają. Lekka czy maszynowa broń przeciwlotnicza wobec ogromnej szybkości kątowej — praktycznie absolutnie nieskuteczna. Myśliwce wroga nim otrzymają dane (pojedyńczy samolot trudno zauważyć na tle ziemi) — będzie już za późno.

W lotach niskich potrzebny jest sportowy, młodzieńczy duch, ale także poważne umiejętności i doświadczenie. Nasze loty — mówi nam jeden z młodych oficerów — trwają stosunkowo krótko. Zmęczeni zaś jesteśmy równie solidnie jak po dłuższym locie na „normalnej" wysokości. Mamy jednak satysfakcję — dodaje — bo jeden z nas może lepiej wykonać poważne zadanie bojowe od całej grupy bombowców.

— Na start zezwalam... słychać głos kierownika lotów. Gwizd silnika i kolejny samolot leci na poligon. Zadanie zrzut bomb i atakowanie celów naziemnych z broni pokładowej. Ściskamy za pilota kciuki — oby i dziś otrzymał za swój lot ocenę: bardzo dobrze.

(pj)

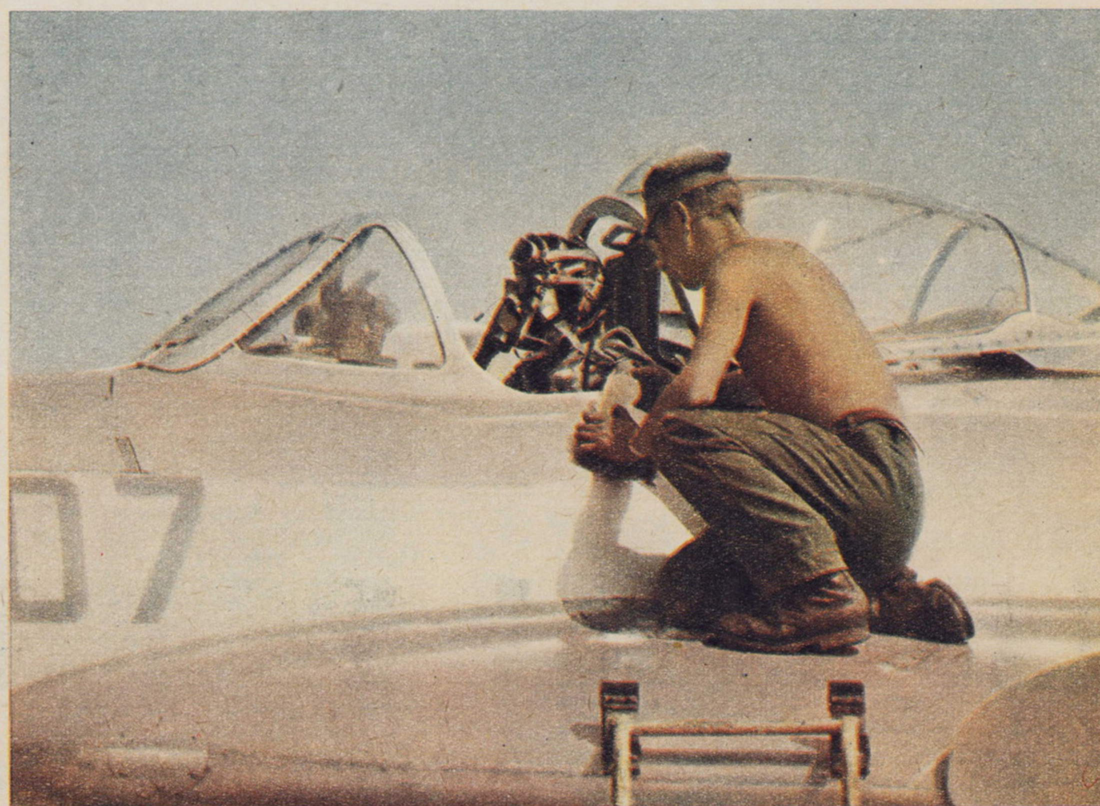
Zdjęcia:
JANUSZ SZYMAŃSKI

Z lewej: Zadanie wykonane. Lot skończony. Za chwilę mechanicy usłyszą o wrażeniach pilota.

U dołu: Mechanik to nieodłączny pomocnik i przyjaciel pilota. Odprowadza go na każdy lot. Przyjmuje serdecznie nawet wtedy, jeśli coś „zawalił".



Gorąco jest nie tylko pilotom wykonującym zadania bojowe. I na stanowisku dowodzenia — wprawdzie na skutek słońca — panują wysokie temperatury.



IX SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI

JERZY POMIANOWSKI

PROSTOKĄTNA tablica oznajmia: BIAŁYSTOK. Zakaz trąbienia, parę innych znaków drogowych i szeroką szosą wjeżdżam do centrum. Pierwsze wrażenie i zdziwienie: alež to miasto się zmieniło! Pamiętam je gdzieś sprzed dziesięciu laty. Była to jeszcze typowa dla okresu przedwojennego mieścina Polski B. Niskie kamieniczki poprzedzielane chałupami czy wręcz ruderami. Kocie łby na jezdniach.

Dziś architektura prawie, prawie nowoczesna. Wiele nowych domów. Pięknie utrzymane ulice, jarzeniówki, neony. Pełne wszelakich dóbr wystawy eleganckich magazynów. Szkoda, że w lotniczym tygodniku brak miejsca, by więcej pisać o tym jak się nasza ojczyzna rozwija.

*

IX Samolotowe Mistrzostwa Polski rozpoczęły się w dniu 6 września br. Uroczystość otwarcia IX SMP poprzedził zlot załóg, który był jednocześnie pierwszą konkurencją. Składały się na nią następujące próby: punktualności przylotu (maksimum 50 pkt), utrzymanie równej prędkości na bazach (max. 100 pkt.), utrzymanie kierunku dolotu (max. 30 pkt) i dokładność lądowania w prostokącie (max. 50 pkt).

Wyniki konkurencji „A”: 1. Stanisław Maksymowicz — M. Michałowski (Wrocław) — 174 pkt. 2. A. Białecki — A. Woźniak (Inowrocław) — 170 pkt. 3. A. Poznański — B. Laus (Gdańsk) — 167 pkt. 4. B. Sinica — R. Łukaszewicz (Białystok) — 160 pkt. 5. W. Gawlik — J. Szade (Katowice) — 150 pkt.

Jak widać, najlepsze wyniki dalekie są od możliwej do zdobycia (230) maksymalnej liczby punktów. Złożyły się na to nie tyle „normalne" straty w poszczególnych próbach, ile to, że większość pilotów nie otrzymała premii za utrzymanie równej prędkości na bazach. Sprawa ta była powodem licznych dyskusji, a nawet złożonego protestu. Rzecz w tym, że możliwy błąd pomiaru (dokładność wyłożenia baz, pomiar czasu) był większy niż dopuszczalna tolerancja, którą regulamin określił na 5 sekund. Protest Komisja Sędziowska odrzuciła, ale wątpliwości pozostały.

Wydaje mi się, że i dla pilotów i dla organizatorów byłoby lepiej, gdyby prób, których dokładnej kontroli nie zapewniają istniejące możliwości techniczne, nie umieszczać w programie mistrzostw.

W pierwszym dniu zawodów zostały ogłoszone wyniki pracy Komisji Technicznej IX SMP. Okazało się, że samolotu poznańskiego (załoga Andrzej Wasiutyński i Irena Włoch) nie dopuszczono, ze względu na stan techniczny do dalszych konkurencji. Może to tylko niedopatrzenie, ale w każdym razie **duży wstyd dla personelu technicznego Aeroklubu Poznańskiego.** Ciekawiśmy wielce co sądzi o tym szef techniczny AP?

W dniu 7 września br. rozegrano drugą („E") konkurencję IX SMP. Zadanie obejmowało dokładne wyjście nad radiostację prowadzącą w oznaczonym przez organizatora czasie, z zachowaniem tolerancji ± 30 sek (max. 150 pkt), odnalezienie w obszarze kontrolowanym obiektów o charakterze wojskowym (max. 100 pkt) oraz punktualny przylot na metę przez punkt „L", do którego dany był kąt drogi od radiostacji (max. 100 pkt).

Wyniki konkurencji „E”: 1. Władysław Wójcicki — Zbigniew Welsch (Krosno) — 260 pkt. 2. St. Wielgus — A. Zasadziński (Warszawa) — 240 pkt. 3. Z. Dudzik — A. Koskowski (Warszawa) — 235 pkt. 4. T. Kaczmarek — St. Babiarz (Jelenia Góra) — 205 pkt. 5. R. Kasperek — H. Jaworski (Świdnik) — 200 pkt.

Tylko 18 pilotów zostało sklasyfikowanych w tej konkurencji, a jedynie 6 uzyskało więcej niż 50% punktów możliwych do zdobycia. To rezultaty zarówno nieumiejętności posługiwania się RPK u naszych pilotów samolotowych jak i trudności związane z brakiem specjalistów w aeroklubach, którzy potrafiliby stroić i kompensować, nie mówiąc już o naprawach, skomplikowane urządzenia radiowe.

Kolejną, trzecią („B") konkurencją, która odbyła się w niedzielę dnia 8 września br. przy licznym udziale publiczności, była akrobacja obowiązkowa. W próbie tej startowali tylko piloci. Loty odbywały się na samolotach Zlin-26 dostarczonych przez organizatora. Komisja Sportowa IX SMP wyznaczyła następującą wiązankę:

Wywrót szybki w lewo, pętla z powolną prawą beczką w górnym punkcie, przewrót w pionie lewy, zawrót prawy, 1,5 zwitki korkociągu w lewo, przewrót w pionie prawy, zawrót lewy, pół pętli odwróconej, okrążenie w locie odwróconym w prawo, pół beczki sterowanej w prawo, szybka beczka w lewo, wywrót sterowany w prawo, beczka w prawo akcentowana co 90°.

Układ jak widać dość prosty. Sędziowie punktowali za wykonanie poszczególnych figur (max. 250 pkt), zachowanie czasu i wysokości (max. 25 pkt), utrzymanie strefy pilotażu (max. 50 pkt) oraz za płynność i elegancję (max. 100 pkt).

Wyniki konkurencji „B”: 1. Ryszard Kasperek (Świdnik) — 390 pkt. 2. W. Wójcicki (Krosno) — 385 pkt. 3. St. Marliński (Częstochowa) — 368 pkt. 4—5. St. Maksymowicz (Wrocław) i St. Zmysłowski (Warszawa) — po 347 pkt.

Uczestnicy ostatnich Samolotowych Mistrzostw Polski w Akrobacji (odbyły się one w Stalowej Woli) mieli zdecydowaną przewagę nad konkurentami. Co to znaczy solidny trening! Ogólnie jednak poziom akrobacji mierniutki. Warto tylko podkreślić ujawnienie rodzinnych talentów. Zwycięzca konkurencji Ryszard Kasperek to brat naszego słynnego akrobaty, wielokrotnego mistrza Polski w tej dyscyplinie Stanisława.

Ostatnią, najdłuższą konkurencją był lot okrężny. Planowano rozegranie go na trasie Białystok — Łódź — Krosno — Lublin — Białystok. Po drodze piloci, prócz punktualnego meldowania się na punktach („M") zwrotnych trasy, mieli za zadanie odnajdywanie i identyfikację znaków wyłożonych w obszarach kontrolowanych i na łukach. W dniu 9 września br. zawodnicy zgodnie z planem polecieli przez Łódź do Krosna. Następnego dnia jednak w czasie startów z Krosna nad lotnisko nadciągnęła burza, która uniemożliwiła kilku załogom odlot do Lublina. Wobec spóźnionej pory kierownictwo poleciło tym pilotom, aby wykonali bezpośredni przelot do Białegostoku omijając łuki i obszary kontrolowane.

Drugi etap konkurencji nawigacyjnej rozegrano w dniu 12 września nad ziemią białostocką i podlaską. Zadania były oczywiście podobne.

Wyniki konkurencji „D”: 1. Zdzisław Dudzik — Andrzej Koskowski (Warszawa) — 939 pkt. 2. Z. Nasiełowski — K. Marciniak (Radom) — 838 pkt. 3. T. Kaczmarek — St. Babiarz (Jelenia Góra) — 796 pkt. 4. R. Kasperek — H. Jaworski (Świdnik) — 768 pkt. 5. W. Gawlik — J. Szade (Katowice) — 755 pkt.

Konkurencja nawigacyjna rozegrana została na niezłym poziomie. Na wyróżnienie zasługuje dobre zachowywanie punktualności. Działo się to jednak kosztem ryzyka, które nie zawsze daje dobre wyniki i w jednym wypadku przy-



Samolotowy Mistrz Polski na rok 1963, szef wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego instr. pil. Zdzisław Dudzik odbiera puchar ufundowany przez prezesa Rady Ministrów PRL Józefa Cyrankiewicza. Wręcza prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz.

Eugeniusz Kołłątaj, szef wyszkolenia Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, zdobył trzecie miejsce i otrzymał puchar z rąk przewodniczącego Prezydium WRN w Białymstoku — Stefana Żmijko.

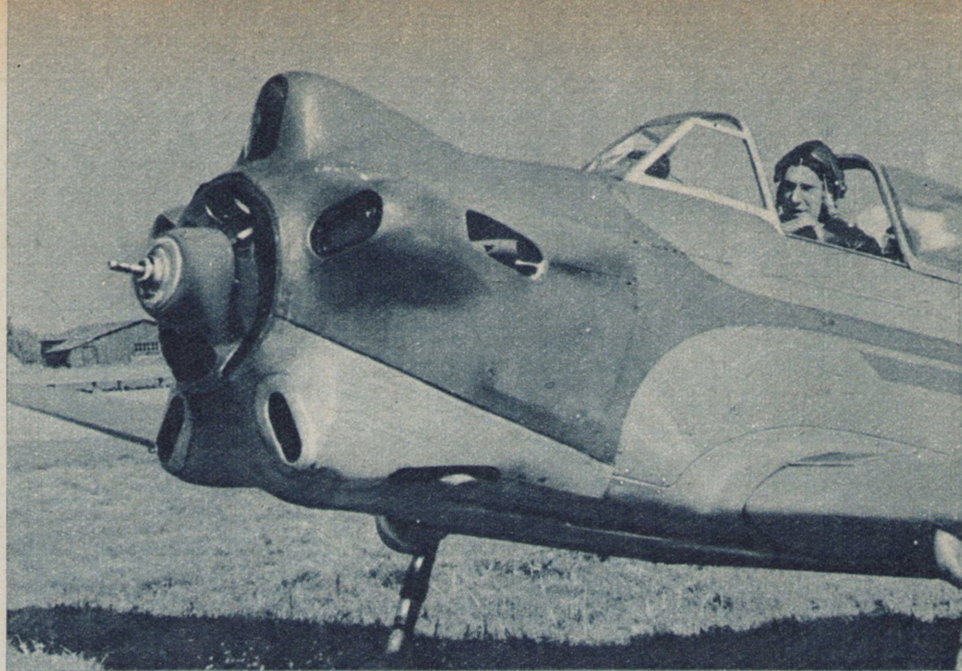


Zakończenie IX Samolotowych Mistrzostw Polski. Przemawia prezes Aeroklubu Białostockiego Czesław Łojko. Za nim stoi wiceprezes urzędujący AB, kierownik IX SMP Zbigniew Romanowski.





Ryszard Kasperek ze Świdnika pozazdrościł sławy sportowej swemu bratu Stanisławowi i walczył „jak lew". Wygrał konkurencję akrobacji i zdobył tytuł wicemistrzowski.



Biedne były silniki „Jaków" na mistrzostwach. Gazu na ogół nie żałowano. Próba silnika przed startem była więc bardziej potrzebna niż kiedykolwiek.

niosło tragiczny skutek. Ciekawym novum było wprowadzenie do konkurencji nawigacyjnej czegoś w rodzaju zgaduj-zgaduli. Do obowiązków załogi należało bowiem nie tylko odnalezienie znaków, ale także określenie — na przykład — jakiego państwa znakami rejestracyjnymi są odszukane litery, lub też jakie znaki (z dwóch podanych) miał samolot Żwirki i Wigury itp.

W czasie konkurencji „D" pilot Stanisław Sójka musiał lądować na lotnisku zapasowym, ponieważ stwierdził nieprawidłowości w pracy silnika. Komisja techniczna, która dokonała przeglądu samolotu stwierdziła, że przyczyną defektu było zapieczenie pierścieni tłokowych. Przy okazji jednak wyszło przysłowiowe szydło z worka. Okazało się, że ilość nagaru w cylindrze, ślady korozji itp. wyraźnie świadczą, iż czynności okresowe wpisane ostatnio do książki silnika zostały dokonane li tylko na papierze. Nie wiem jakie ostateczne wnioski postawiła komisja techniczna. Samolot został naprawiony i poleciał do klubu. **Chciałbym jednak zapytać szefa technicznego Aeroklubu Ostrowskiego: jak to naprawdę było z tymi pracami okresowymi na samolocie SP-BMU i co by było, gdyby defekt zaistniał w czasie planowanej konkurencji nocnej?**

Wyniki ogólne IX SMP (oficjalnie zakończonych 13.09.1963 r.) podaliśmy na kolumnie aktualności w poprzedniej „Skrzydlatej". Nim przyjdzie czas na szerszy komentarz i analizę mistrzostw, oraz obraz naszego sportu samolotowego wynikający z obserwacji i wyników białostockich zawodów — parę słów pod adresem gospodarzy.

Kierownictwo Aeroklubu Białostockiego z prezesem **Czesławem Łojko** i wiceprezesem urzędującym **Zbigniewem Romanowskim** organizację mistrzostw potraktowało bardzo na serio. Z przyjemnością odnotowuję fakt, który stwierdzili także wszyscy zawodnicy, że gospodarze dołożyli wszelkich starań, by uczestnicy IX SMP miło wspominali pobyt w Białymstoku. **Jan Jagodzik** — kierownik sportowy IX SMP, ambicją i zapałem pokrył brak doświadczenia w prowadzeniu tak wielkiej imprezy. Pozostała obsada kierownictwa mistrzostw: **Bolesław Łabno** — główny nawigator, **Wacław Stański** — przewodniczący Komisji Sędziowskiej, **Mieczysław Lisowski** — szef techniczny, **Konrad Wiciński** — kierownik lotów, na swym zwykłym poziomie. Obok sprawnie działającego personelu administracyjno - kwatermistrzowskiego **na specjalne wyróżnienie zasługuje dział propagandy Aeroklubu Białostockiego. Prowadzony przez instr. pil. Tadeusza Korzonka** wykazywał rzadko spotykaną energię i inwencję. Transparenty na głównej ulicy, spotkania młodzieży z wybitnymi pilotami, publiczność na akrobacji, pamiątki, pocztówki, tablice propagandowe — to niektóre z dowodów, że IX Samolotowe Mistrzostwa Polski zostały dobrze wykorzystane na propagandę lotnictwa na ziemi białostockiej.

Po IX Samolotowych Mistrzostwach Polski nasuwa się też wiele smutnych myśli i uwag dotyczących w ogóle spraw samolotowych. Nie sposób streścić ich w paru zdaniach, tym bardziej, że na wypowiedzenie czeka gorzka prawda. Ale o tym za tydzień.

Mistrz Polski z ubiegłego roku instr. pil. Tadeusz Kaczmarek (Jelenia Góra) latał na mistrzostwach prawie bez treningu. Zajął ostatecznie dobre piąte miejsce.



BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 366

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Srebrne Odznaki Szybowcowe

124 (2434) Czesław Śliwka — 5 h 01 min, 1300 m, 85 km (3.6.1963)
125 (2435) Janusz Krauze — 5 h 42 min, 1300 m, 55 km (9.6.1963)
126 (2436) Zygmunt Kasprzycki — 5 h 50 min, 1400 m, 80 km (4.7.1963)
127 (2437) Tadeusz Goraj — 6 h 44 min, 1600 m, 52 km (15.7.1963)
128 (2438) Henryk Rozwadowski — 5 h 12 min, 1500 m, 126 km (16.7.1963)
129 (2439) Jerzy Jurga — 6 h 10 min, 1200 m, 87 km (21.7.1963)
130 (2440) Mirosław Kurkiewicz — 5 h 20 min, 1400 m, 51 km (21.7.1963)
131 (2441) Edward Rak — 5 h 05 min, 1400 m, 51 km (21.7.1963)
132 (2442) Stanisław Ring — 5 h 39 min, 1400 m, 59 km (21.7.1963)
133 (2443) Jerzy Makieła — 6 h 20 min, 1300 m, 80 km (26.7.1963)
134 (2444) Jan Zapa — 5 h 12 min, 1600 m, 80 km (26.7.1963)
135 (2445) Wiesław Nierzwicki — 7 h 40 min, 1500 m, 60 km (27.7.1963)

Złote Odznaki Szybowcowe

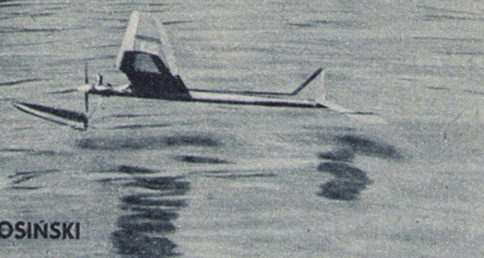
24 (429) Jerzy Łącki — 4960 m, 470 km (25.07.1963)
25 (430) Tadeusz Tański — 3350 m, 313 km (25.07.1963)
26 (431) Mieczysław Herzyk — 3000 m, 317 km (5.07.1963)

Diamenty za przelot docelowy 300 km

36 (530)	Ryszard Kalita	— 307 km	(24.05.1963)
37 (531)	Zofia Gadomska	— 346 km	(29.05.1963)
38 (532)	Wojciech Krzyż	— 308 km	(29.05.1963)
39 (533)	Jerzy Głowacki	— 308 km	(29.05.1963)
40 (534)	Ludmiła Flądro	— 322 km	(30.05.1963)
41 (535)	Zygmunt Mazan	— 308 km	(1.06.1963)
42 (536)	Lech Skrzynecki	— 315 km	(1.06.1963)
43 (537)	Stanisław Skrzyński	— 308 km	(1.06.1963)
44 (538)	Zdzisław Jakubisiak	— 337 km	(1.06.1963)
45 (539)	Witold Kurski	— 315 km	(2.06.1963)
46 (540)	Eugeniusz Doroszewicz	315 km	(2.06.1963)
47 (541)	Andrzej Bański	— 312 km	(14.06.1963)
48 (542)	Henryk Kucharski	— 312 km	(14.06.1963)
49 (543)	Jerzy Michalski	— 312 km	(16.06.1963)
50 (544)	Tadeusz Gowkielewicz	319 km	(17.06.1963)
51 (545)	Jan Wójcik	— 333 km	(24.06.1963)
52 (546)	Władysław Bubień	— 312 km	(3.07.1963)
53 (547)	Mieczysław Herzyk	— 317 km	(5.07.1963)
54 (548)	Jan Klęka	— 307 km	(12.07.1963)

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

HYDRO JUGO CUP-1963



JERZY KOSIŃSKI

Hydro - Jugo - Cup" jest imprezą w obsadzie międzynarodowej, w której tradycyjnym zwyczajem bierze udział ekipa polska. W bieżącym roku z Aeroklubu PRL w VIII Międzynarodowych Zawodach Wodnosamolotów udział wzięła 5-cio osobowa ekipa, w skład której wchodzili: kierownik ekipy — szef modelarstwa Aeroklubu PRL — Zdzisław Szajewski oraz zawodnicy: w klasie modeli z napędem silnikowym — Tadeusz Pelczarski i Antoni Sulisz, w klasie modeli z napędem gumowym — Jerzy Kosiński i Krzysztof Rachwał.

W dniu 22 sierpnia ekipa nasza przyjechała do Belgradu, gdzie znalazła się pod troskliwą opieką przedstawicieli Aeroklubu Jugosławii. W ubiegłym roku miałem już okazję oglądać Belgrad. W ciągu roku nastąpiły tu znaczne zmiany, przybyło dużo nowoczesnego budownictwa. Szczególnie rzuca się w oczy nowy Belgrad, który rozpościera się po przeciwnej stronie Sawy. Trudno przy tym nie zaznaczyć, że nowy Belgrad powstaje na terenach z trudem osuszonych bagien i mokradeł. Nad uregulowaną w tym miejscu Sawą wśród zieleni i kwietników, stoi wspaniały i o nowoczesnej architekturze gmach Parlamentu Jugosławii. Wokół niego wyrastają nowoczesne budynki i punktowce. W nowoczesnym budownictwie zwróciło naszą uwagę stosowanie na dużą skalę wyrobów z aluminium, co się tłumaczy poczesnym miejscem Jugosławii w skali światowej w produkcji tego metalu. Pod wrażeniem uroku Belgradu wyjeżdżamy do do Splitu.

W miejscowości Stobre, tuż koło Splitu, dnia 25. VIII. 1963 r odbyły się Międzynarodowe Zawody. Początek — o godzinie ósmej rano. Pierwsza tura lotów następuje o 8,30. Każda kolejka lotów trwała jedną godzinę. I tak rozpoczynają się nasze sukcesy i niepowodzenia. W czasie trwania zawodów pogoda była bezwietrzna i oczywiście bardzo gorąco. Dwa pierwsze starty poza kolegą Rachwałem wyglądają dla nas bardzo pomyślnie. W trzeciej kolejce startów przeżywam małą tragedię. W czasie przygotowania do startu pęka mi naciąg gumowy, który dość poważnie uszkadza kadłub i śmigło. Do końca kolejki pozostaje tylko 10 minut. Dzięki pomocy kolegów udaje mi się prowizorycznie naprawić uszkodzenie i zaliczyć trzeci start. Z uszkodzonym modelem do końca zawodów startowałem z „duszą na ramieniu".

Jeżeli chodzi o Sulisza, startował bardzo pewnie i regularnie, co zapewniło mu drugie miejsce. Kolega Pelczarski przeżył też małe niepowodzenie, gdyż w jednym ze startów nastąpiła mała zmiana regulacji i w związku z tym duża strata wysokości lotu modelu, a zatem i czasu. Niepowodzenie natomiast kolegi Rachwała należy tłumaczyć pierwszym jego startem w tak trudnej i międzynarodowej imprezie oraz niezbyt starannym przygotowaniem. Pomimo kłopotów cała nasza ekipa wypadła dobrze, o czym świadczy nieoficjalne sklasyfikowanie jej na trzecim miejscu, chociaż nie startowała w pełnym składzie osobowym. O sukcesie naszej ekipy mówią wyniki:

w kategorii modeli silnikowych

1. Mlinar Miroslav (Split)	— 467 pkt
2. Antoni Sulisz (Polska)	— 422 pkt
3. Miha Benedik (Bled)	— 392 pkt
4. Zlatko Merkez (Zagreb)	— 389 pkt
5. Kreso Kazolin (Split)	— 370 pkt
6. Albrecht Drejer (NRF)	— 361 pkt
7. Tadeusz Pelczarski (Polska)	— 348 pkt

w kategorii z napędem gumowym

1. Julije Merori (Tresnjevka)	— 578 pkt
2. Erika Merori (Tresnjevka)	— 468 pkt
3. Jerzy Kosiński (Polska)	— 388 pkt
4. Viktor Surina Tresnjevka)	— 383 pkt
5. Aleksander Ispas (Zemun)	— 137 pkt
7. Krzysztof Rachwał (Polska)	— 30 pkt

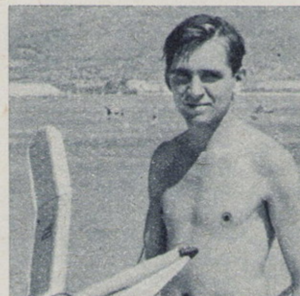
Organizacja zawodów była bardzo sprawna. Do pogoni za modelami przygotowano łodzie motorowe. Komisja sportowa pod przewodnictwem dobrze nam znanego z poprzednich lat Sergieja Berce przeprowadziła zawody w koleżeńskiej i serdecznej atmosferze. Jeżeli chodzi o konstrukcje, to w kategorii modeli z napędem silnikowym nie odbiegały one od układów klasycznie stosowanych. Co do napędu, to przeważały silniki o pojemności skokowej 2,5 cm³. W kategorii modeli z napędem gumowym — konstrukcje modeli bez zasadniczych zmian. Wyraźnie było widać przeróbki z normalnych układów. Pływaki przymocowane na stałe (nie składane). Wyjątkiem był mój model ze składanym przednim pływakiem. Jeżeli chodzi o pływaki w tej kategorii, to były stosowane (pierwszy pływak) w wersji pojedyńczej i podwójnej. Szczególnie ciekawych i oryginalnych konstrukcji nie dało się zauważyć. Ogółem w zawodach startowało 38 zawodników, w tym w kategorii modeli z napędem silnikowym 25 i z napędem gumowym 13. Oficjalne zakończenie zawodów i odczytanie wyników nastąpiło w Splicie, w hotelu, w którym zamieszkaliśmy. W czasie uroczystego zakończenia zawodów zostały wręczone medale nowo wyłonionym mistrzom Jugosławii.

W następnym dniu odbyło się specjalnie zorganizowane dla ekipy polskiej uroczyste spotkanie z przedstawicielami i działaczami Aeroklubu Split, na którym naszej ekipie wręczono pamiątkowe upominki i nagrody za II i III miejsce indywidualne.

Tyle wrażeń z zawodów. W czasie pobytu w Splicie spotkała nas miła niespodzianka, gdyż mogliśmy brać udział wraz z wielotysięczną rzeszą ludności w powitaniu Pierwszego Sekretarza KC KPZR, Przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR, N. S. Chruszczowa. W sobotę rano byliśmy świadkami wpłynięcia jachtu „Galeb" w honorowej asyście dwóch okrętów marynarki wojennej Jugosławii do portu w Splicie. Na pokładzie jachtu znajdował się N. S. Chruszczow. I Sekretarz KPZR zwiedził zabytki Splitu oraz udał się do stoczni „3 maja". Tam odbył się wielki wiec, na którym N. S. Chruszczow wygłosił przemówienie. W godzinach popołudniowych byliśmy świadkami uroczystego pożegnania gości radzieckich, którzy udali się ze Splitu na wyspę Brioni.

Przyjemną chwilą było dla nas zwiedzanie Muzeum Morskiego oraz Instytutu Morskiego, w którym mieściło się wspaniałe akwarium.

W czasie naszego pobytu w Jugosławii nawiązaliśmy wiele przyjacielskich kontaktów z modelarzami i działaczami Aeroklubu Jugosławii. Między innymi udostępniono nam zwiedzanie Centralnego Ośrodka Modelarstwa w Belgradzie, pomimo iż pracownicy jego znajdowali się na urlopach. Niewątpliwie było to zasługą szefa modelarstwa Jugosławii Gradimira Rancina i kierownika tego ośrodka inż. Radoslava Miloradovica, którzy udzielili nam wiele cennych rad i wyjaśnień. Duże wrażenie zrobił na nas budowany tam tunel aerodynamiczny do badania sprawności śmigieł modelarskich. Chciałbym zaznaczyć, że nawiązaliśmy współpracę z tym ośrodkiem w Belgradzie.



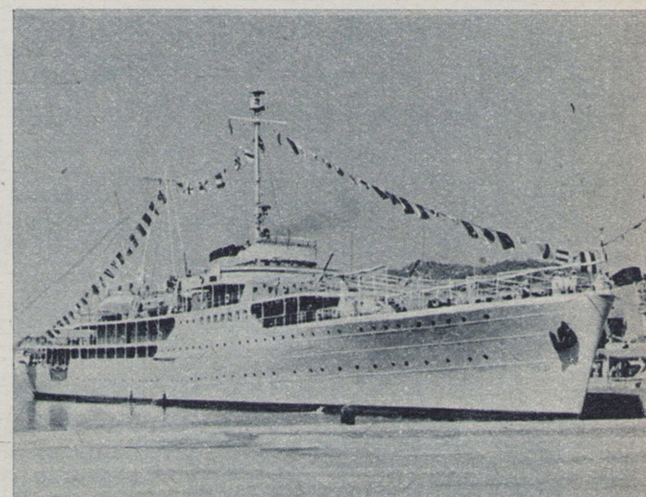






Powyżej z lewej: Zwycięzca w kat. modeli z napędem gumowym J. Merori, niżej: A. Sulisz zdobywca II miejsca. Obok fragmenty zawodów. Foto: Z. Szajewski (7)



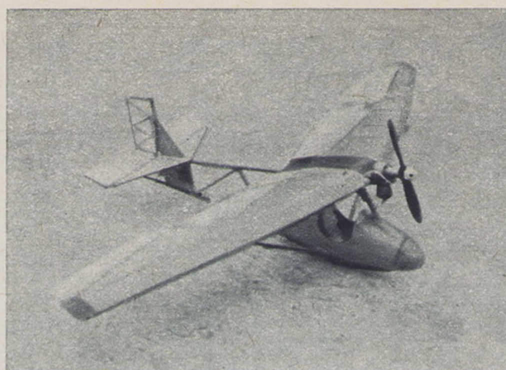


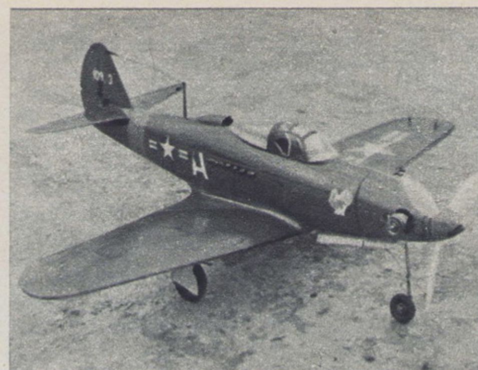
Jacht, którym do Splitu przybył N. Chruszczow.

Rewia małych samolotów w Słupsku

Już po raz drugi na nowym torze modelarskim odbyły się zawody makiet samolotów. Udział w imprezie brało 12 modeli, w tym dwa modele zawodników z NRD zaproszonych na zawody. Zwyciężyli: J. FIUK z Gdańska (AN-2 na zdjęciu poniżej) i J. Koczkodaj ze Słupska („Łoś"). Na zdjęciach poniżej fragmenty z zawodów i najciekawsze modele. Z prawej: Motoszybowiec CW-8, Aircobra, Lightning i MFI-9 „Junior".

Foto: B. Koszewski











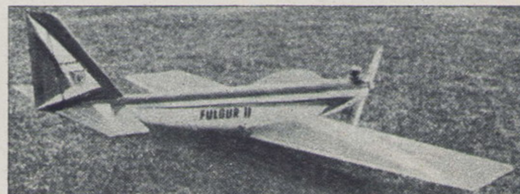




Radiomodel z tworzyw sztucznych

Belg R. Bardon zbudował interesujący radiomodel wieloczynnościowy z tworzyw sztucznych i balsy. Kadłub modelu tworzy skorupę polysterową, o której wytrzymałości świadczy zdjęcie kanstruktora stojącego na kadłubie. Układ modelu bardzo nowoczesny i godny naśladowania. Dla ułatwienia powiększenia rysunku zamieszczono skalę liniową.

Rys. i foto wg „Model-Avia"



Łoże silnika
silnik 7-8 cm^3
rozpórka 10·10
sosna 5·5
ścianka - sklejka 3mm
4° w dół
zbiornik paliwa
osłona silnika
„pilot"
żebra balsa 2,5
balsa 2 mm
lotka
wkręt 3 mm
dural 6 mm
mechanizm wykonawczy
dźwignia lotek
górna część
dolna część
topola 10·10
balsa 12·10
balsa 10·10
balsa 2mm
SERVO
B
tulejka
oś
nit
dźwignia
balsa 2 mm
balsa 5 mm
balsa 6 mm
oś silnika 0°
rurka alum.
P 63
cm 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

AKCJA ZATOR

Płk. nawig. CZESŁAW GAGAJEK

ZIMĘ 1947 roku zaliczyć można do pamiętnych — surowych i długich. Na początku stycznia temperatura spadła do kilkunastu stopni poniżej zera, ale w lutym termometry wskazywały minus 30, a nawet minus 35° Celsjusza. Długotrwałe, silne mrozy skuły nie tylko wody stawów i jezior, nie ostały im się nawet bardzo silne nurty rzek. Przez Wisłę można było przejechać w dowolnym miejscu saniami. Na polach leżały grube warstwy śniegu nagromadzonego w ciągu kilku tygodni. Nieustanne śnieżne zamiecie przemieniły drogi w głębokie wąwozy, ludzie zmuszeni byli do ciągłej walki z upartym żywiołem.

Na lotniskach także zapanował krajobraz arktyczny. Szybko przekonaliśmy się, że usuwanie śniegu z pola startowego jest syzyfową pracą. Ani pługi, ani żadne urządzenia techniczne nie nadążały usuwać śniegu, który sypał bez przerwy. Śnieg był tylko wyrównywany i wałowany. usuwaliśmy tylko nierówności. Ale niezależnie od warunków lotnisko musiało pracować. Wszystkie samoloty, nawet ciężkie słynne bombowce nurkujące Pe-2 popularne „peszki", trzeba było wyposażyć w płozy. O starcie i lądowaniu na kołach nie mogło być w tych warunkach w ogóle mowy.

Zima nie ustępowała, mimo że do rozpoczęcia kalendarzowej wiosny pozostał zaledwie tydzień. Dopiero około 15 marca napłynęły z południowego zachodu ciepłe masy powietrza. W ciągu dwóch, trzech dni temperatura wzrosła do kilkunastu stopni powyżej zera. Ta szybka zmiana spowodowała gwałtowną i niebezpieczną w skutkach odwilż. Olbrzymie masy śniegu i lodu zaczęły szybko topnieć; świat stał się jednym olbrzymim rozlewiskiem. Skorupa zlodowaciałego śniegu, pokrywająca zmarzniętą ziemię, nie przepuszczała wody, której stale przybywało. Szybko zaczął się podnosić poziom rzek i jezior.

Z gór szła powódź, nieubłaganie zbliżała się do nas, a my nie mogliśmy przeciwdziałać. Groźba zawisła nad całym krajem. Nie mogliśmy sobie jej wyobrazić, lecz wiedzieliśmy przecież, że w wielu miejscach nie zdołano jeszcze przygotować, wzmocnić i naprawić wałów ochronnych uszkodzonych w czasie działań wojennych. W wielu miejscach sterczały w rzekach zwalone przęsła i kikuty filarów zniszczonych mostów. Łatwo się było domyśleć, że stanowić one będą zaporę dla spływającej kry.

Czekała nas walka z powodzią, tym bardziej rozpaczliwa, że zdawaliśmy sobie sprawę, iż pokonać jej nie jesteśmy w stanie. Możemy co najwyżej ograniczyć jej straszliwe skutki. Obok saperów tradycyjnie już biorących udział w akcjach ratowniczych my również czekaliśmy na rozkaz, który miał nas skierować do walki z wodnym żywiołem.

Stało się to 17 marca. Prowadziłem właśnie wykład dla podchorążych o sposobach bombardowania z małych wysokości, gdy wszedł do sali goniec oficera dyżurnego działu nauk. Przyniósł mi rozkaz natychmiastowego zameldowania się u dyrektora działu nauk. Przerwałem wykład i po chwili znalazłem się w jego gabinecie. Tu — normalną wojskową sztafetą — rozkaz następny:

— Zameldujecie się natychmiast u komendanta szkoły. Otrzymacie zadanie specjalne. O waszą lekcję możecie się nie martwić, zajęcia poprowadzi za was inny wykładowca.

W pokoju adiutanta komendanta szkoły czekało już kilku pilotów i nawigatorów. Gdy po chwili znaleźliśmy się wszyscy w gabinecie, komendant w kilku słowach wyjaśnił zadanie. Mieliśmy pomóc saperom w niszczeniu zatorów, które powstawały na Wiśle powyżej Dęblina. Ze względu na trudne warunki atmosferyczne, a zwłaszcza fatalny stan lotniska, do akcji użyte mogły być tylko niezawodne Po-2 popularne, dwupłatowce „kukuruźniki".

Wyznaczono najlepszych, najbardziej doświadczonych pilotów. Ja jako nawigator znalazłem się w załodze pilota starszego lejtnanta Malowanego, oficera, który jeszcze do niedawna był moim instruktorem — uczył mnie nawigowania i bombardowania z „peszek" — bombowców nurkujących, które tak wielką rolę odegrały w drugiej wojnie światowej. Nieobce były nam także „kukuruźniki" — osławione nocne bombowce, znane z czasów wojny i pokoju. Rzeczywiście był to uniwersalny samolot. Był i bombowcem i maszyną sanitarną, łącznikową, sportową, zwiadowczą, mógł być także wykorzystany dla celów gospodarczych.

Nasz samolot Po-2 mógł wziąć na pokład ogółem 300 kilogramów bomb, posiadał 6 zamków bombowych o nośności do stu kilogramów każdy. Na zewnętrznej prawej burcie kabiny umocowany był mechaniczny celownik bombardierski. Aby umożliwić obserwacje celu i wzrokowe określenie chwili zrzutu bomb, w dolnym płacie znajdowało się prostokątne wycięcie. Nie skomplikowane urządzenie, ale prostota wyposażenia bombardierskiego i techniki celowania w połączeniu z niewielką prędkością lotu gwarantowały niezawodność działania. Samolot nasz odznaczał się dużą dokładnością w bombardowaniu prawie w każdych warunkach atmosferycznych i taktycznych.

Już wszystko było jasne. Komendant przeprowadził z nami krótką odprawę, starszy nawigator szkoły omówił szczegóły działania. Została nam zwrócona uwaga na trudne warunki atmosferyczne, które przy tak małej prędkości jaką osiąga nasz samolot — mogą mieć zasadniczy wpływ na dokładność bombardowania. Mieliśmy je wykonać z wysokości trzydziestu metrów pięćdziesięciokilogramowymi bombami odłamkowymi, zaopatrzonymi w zapalniki opóźniającego działanie o 7 sekund.

Zadanie to wydawało się trudne. Mieliśmy przecież spore doświadczenie.. Zwykle na poligonie działania takie wykonywało się na ocenę bardzo dobrą. Ale co innego ćwiczebne loty szkoleniowe, od których zależeć mogła tylko opinia załogi, a co innego akcja społecznie użyteczna, akcja od której zależało bezpieczeństwo dobytku i ludzi zamieszkałych nad rzeką. Teraz naszym poligonem miała być Wisła; celem — zamiast wyraźnego, wapnem wykreślonego na łące kręgu z krzyżem, będzie zator lodowy biały tak samo jak tło rzeki. Natura sama zamaskowała cel naszego ataku.

Schylaliśmy się teraz nad mapami, najdokładniejszymi jakie mogliśmy zdobyć; w pobliżu zatoru znajdują się zabudowania gospodarskie, a pod Puławami zator uformował się przy samym moście drogowym. Ani zabudowania, ani most znajdujący się dopiero w budowie nie mogły ucierpieć od naszych bomb. Musieliśmy więc wytyczać najbezpieczniejszy i najdogodniejszy początek drogi bojowej i ustalić, chociażby w przybliżeniu, punkt celowania. Aby tego dokonać, trzeba było przeprowadzić wstępny zwiad lotniczy.

Do wykonania tego zadania została wyznaczona nasza załoga.

★

Lotnisko w Dęblinie stało się raczej lądowiskiem dla wodnosamolotów niż polem wzlotów dla maszyn lądowych. Pokryte kilkunastocentymetrową warstwą wody zmieszanej ze śniegiem, właściwie nie nadawało się do użytku. Pod topniejącą papką zalegały warstwy gładkiego, śliskiego lodu, który poważnie utrudniał zarówno kołowanie jak start i lądowanie jakichkolwiek maszyn.

Start rozpoczęliśmy z kursem północno-zachodnim, wprost ze stoiska pod hangarem. Pilot przesunął dźwignię obroty silnika wzrosły. Lecz maszyna ciągle stała w miejscu. Dopiero, gdy silnik z trudem przezwyciężył opór przymarzniętych płóz — wyrwał się gwałtownie naprzód. Tak starszy lejtnant Malowany nigdy jeszcze nie startował; pędziliśmy po lodowatej gładzi ciągnąc za sobą warkocz wodnego pyłu. To nie był rozbieg, lecz dziwaczny taniec niesfornej maszyny. Szliśmy do przodu zygzakiem i tylko doświadczona ręka pilota trzymała zwariowaną maszynę w ryzach zmuszając ją do pędu w żądanym kierunku. Rozbieg zdawał się nie kończyć, mimo że silnik pracował na pełnej mocy. Trudno powiedzieć, czy płozy spełniały rolę nart niosących samolot po powierzchni lodu, czy też pływaków niosących nas po wodnym rozlewisku. Ale „kukuruźnik" jeszcze raz zdał egzamin na piątkę. Pokonał lód, śnieg, wodę i oderwał się nareszcie od lądu. Teraz już, jak zawsze w powietrzu, był posłuszny woli pilota.

Wzięliśmy od razu kurs na Wisłę. W rejonie Dęblina nic jeszcze nie zapowiadało groźby powodzi. Koryta rzek, zarówno Wisły jak i Wieprza, stały martwe, niczym nie wyróżniając się od otaczającego tła i tworząc jednolicie białą kompozycję zimowego krajobrazu. Tylko w niżej położonych miejscach terenu już błyszczały stalowoszare lustra wody.

Dopiero nad Puławami dostrzegliśmy, że martwa pokrywa lodowa Wisły zaczyna pękać, łamać i rwać się na strzępy. Ciemnogranatowe wody rzeki wdzierały się w szczeliny powstające w lodowej skorupie, rozcinając ją dalej jak klinem. Bryły lodu unoszone rwącym nurtem wpełzały na siebie, piętrzyły się, by za chwilę runąć w dół krusząc się na coraz mniejsze kawały.

Pod Puławami spływająca kra zatrzymała się na rusztowaniach i prowizorycznej konstrukcji budowanego mostu. Na naszych oczach Wisła taranowała most, z minuty na minutę rosła lodowa tama, piętą się w górę, zamykała koryto rzeki, a pieniąca się woda niosła wciąż nowe i nowe zwały kry. Zdawało się nam, że most runie lada chwila pod olbrzymim naporem i nie ma takiej siły, która mogłaby wstrzymać tę potężną, pełznącą lawinę.

Tam w dole byli ludzie, zapewne czynili rozpaczliwe wysiłki, krzątali się wokół rosnącej, lodowej góry. Saperzy stając na chwiejącym się moście i przybrzeżnych wałach ochronnych rzucali co chwila ładunki trotylu, które eksplodowały po chwili, ale rezultatów nie mogliśmy dostrzec z powietrza. Wybuchy kruszyły zator tylko na jego powierzchni, niedaleko od brzegu. Skruszone bryły lodu pozostawały wciąż w tym samym miejscu, rwący nurt rzeki przepływał z dala od beznadziejnych zmagań saperów z lodem.

Zator nie ustępował, a przeciwnie — jego rozmiary stale wzrastały. Wisła zatrzymała się niemal całkowicie. Woda szła tylko przy prawym brzegu wąskim nurtem, który przedarłszy się pod mostem zdążał odwieczną drogą w kierunku Dęblina.

Pod Puławami byliśmy świadkami formowania się drugiego zatoru, a na ostrym zakręcie rzeki pod Kazimierzem zobaczyliśmy natomiast

potężną górę lodową, która utworzyła się na całej szerokości rzeki. Trudno było nawet określić, gdzie znajduje się jej właściwe koryto, a gdzie rozpoczynają się pola i drogi. Na południe od zatoru rozlewała się szeroko woda, tworząc jedno wielkie, sztuczne jezioro.

Rzeka wylała szeroko, aż pod horyzont już sięgały szare, mętne wody. W topielisku tkwiły tu i ówdzie pojedyncze drzewa, znikły drogi łączące ludzkie osiedla zanim przyszła powódź, wprost w wodzie lekko sfalowanej znalazły się chaty położone niżej; rzeka nieujarzmiona pochłonęła wszystko, bez pośpiechu, jakby z wyrachowaniem istoty rozumnej i złośliwej niszczyła ludzki dobytek wlewając się do wnętrz domów i stodół, zabierając to, czego nie zdołała zabrać wojna.

Ludzie na rozrzuconych z rzadka wyspach i kępach krzątali się gorączkowo w nadziei, że zdołają uratować swoje życie i mienie, które przed najściem wody zdążyli przenieść w miejsca bezpieczniejsze. A rzeka wciąż szła na pola...

Pod nami były pola janowickie. Zeszliśmy niżej, do kilkudziesięciu zaledwie metrów, z

Sytuacja pogarszała się z minuty na minutę, nie mogliśmy więcej marnotrawić czasu. Musieliśmy szybko wracać.

W drodze powrotnej lecieliśmy nad mostem puławskim. Woda sięgała już niemal dolnego poziomu jezdni. Zrozumiałem, że bombardowanie będzie tutaj bardzo trudne. Pomyłka kilku metrów w zrzucie albo nie przyniesie żadnych rezultatów, albo wręcz spowoduje zniszczenie mostu.

Lądowanie na dęblińskim lotnisku było tak samo trudne jak start. Ufałem Malowanemu, wiedząc, że doskonale da sobie radę z niebezpiecznym poślizgiem.

Już ślizgając się w kierunku stoiska zauważyliśmy dwa samoloty gotowe do startu — bomby były pod skrzydłami na zamkach. Załogi przygotowane, także czekały tylko na wyniki naszego rozpoznania. Od tego co przywieźliśmy zależały dodatkowe wskazówki. To zadanie musiało być wykonane.

★

Mieliśmy najpierw bombardować zator pod Kazimierzem. Samoloty startowały pojedyńczo



pokładu samolotu patrzyliśmy na stłoczonych na wzniesieniach ludzi, ale byliśmy bezradni. Na ziemi toczyła się walka ze straszliwymi skutkami powodzi.

Widzieliśmy znów saperów, którzy z odwagą i poświęceniem, walcząc z niebezpiecznym żywiołem usiłowali przy pomocy łodzi i motorówek dotrzeć do zatoru, rozbić go ładunkami wybuchowymi i uchronić okolicę przed dalszymi niebezpieczeństwami. Widzieliśmy także łodzie sunące ku wyspom, aby przewieźć ludzi tam czekających na pomoc w inne, bezpieczniejsze miejsca. My ze swoimi maszynami nie mogliśmy pomóc nieszczęśliwym. Poszliśmy więc nad zator, aby zbadać możliwość naszej interwencji.

W kierunku lodowej góry płynęły także łodzie przez rozlewisko, widzieliśmy jak wyskakują z nich ludzie na załomy kry, aby dotrzeć do miejsc, w których wybuchy dynamitu utorowały ujście wodom. Ale była to mało skuteczna akcja. Rozszalałe wody Wisły, tworzące się góry i stale napływająca kra nie dopuszczała śmiałych saperów do zatoru. Już wiedzieliśmy z pewnością, że tylko my, tylko szybka akcja lotnictwa może zlikwidować groźbę rozszerzenia się powodzi na dalsze rejony przyrzecza.

Szybko oceniliśmy sytuację w okolicy celu, umiejscowiliśmy zator na mapie, ustalając kierunek nalotu z kursem północno-wschodnim, pod kątem około trzydzieści stopni do koryta rzeki. Za punkt celowania można było przyjąć olbrzymie drzewo, które wyrwane z korzeniami zniesione zostało przez wodę na zator. Wyraźnie czerniły się na białym tle jego sklębione konary. Żałowałem bardzo, że nasz samolot nie miał radia. Mógłbym przy jego pomocy szybciej przekazać na lotnisko wyniki rozpoznania, a koledzy mogliby od razu, już w chwili otrzymania naszego meldunku wystartować na bombardowanie.

w odstępach dziesięciominutowych. Czas działania wyliczony został precyzyjnie, żaden z samolotów nie powinien być dłużej nad celem niż te dziesięć minut, gdyż później przylatują następne maszyny. My mieliśmy lecieć jako trzecia załoga. Trzeba było szybko zaopatrzyć się w bomby i uzbroić je zapalnikami. Uczyniliśmy to w nakazanym czasie i po dwudziestu minutach wyszliśmy na start.

W powietrzu spotkaliśmy pierwszy samolot wracający znad Wisły. Olek Bryl, nawigator lejtnanta Orłowa, podniesionym kciukiem prawej ręki sygnalizował, że bombardowanie było celne. Ale kolejny jego gest — bezradne rozłożenie rąk — mówił, że nie dało oczekiwanych rezultatów. Zator był zbyt potężny, aby ustąpić nawet pod uderzeniami bomb.

Lecieliśmy do celu, a ja w drodze dokonywałem pomiaru wiatru na wysokości, z której odbyć się miało bombardowanie. Prędkość jego dochodziła do 55 kilometrów na godzinę, był to bardzo silny wiatr dla naszego słabego, pokrytego płótnem Po-2.

Zbliżając się do zatoru pod Kazimierzem spostrzegliśmy jeszcze drugi samolot z naszej grupy. Wykonywał właśnie ostatnie najście nad cel. Widzieliśmy upadek bomby i po siedmiu sekundach, gdyż takie było opóźnienie zapalnika — niewielki wybuch. Jedynie pionowy słup wody i trochę odłamków lodu wzbiło się w powietrze, by po chwili opaść.

Zator pozostał nietknięty, zwarta bryła lodu pozostała na swoim miejscu, a przez wyrwy w wałach wzdłuż koryta rzeki wciąż na pole płynęły ogromne masy wody. A przecież już dwa samoloty wykonały swoje zadanie. Cóż mogliśmy zrobić z naszą jedną trzecią ładunku, skoro dwie trzecie nie spowodowały istotnej wyrwy w lodowej piramidzie?

Ale przecież nie mogliśmy poprzestać na tych nieudanych próbach. Czas płynął — woda niszczyła pola i domostwa, groziła mostom, klęska zawisła nad obszarami narażonymi na wylew wzburzonej rzeki. Musieliśmy rozbić ten zator.

Bez trudu doszedłem do wniosku, że bomby pięćdziesięciokilogramowe zawierają zbyt słaby ładunek, aby rozkruszyć spiętrzone lody. Postanowiłem dla zwiększenia skuteczności bombardowania podzielić wszystkie bomby na dwa ataki: w pierwszym zajściu — wyrzucić tylko jedną, dla sprawdzenia dokładności celowania i w drugim — użyć trzech bomb w salwie. Może większa siła wybuchu okaże się wystarczająca?

Zakomunikowałem o tym pilotowi.

— Prawilno — odpowiedział, akceptując mój zamiar.

Podeszliśmy bliżej i mogłem teraz stwierdzić, że zator zmienił nieco swój kształt i położenie. Ustaliłem jak mogłem najściślej, że najodpowiedniejszym punktem celowania będzie największa płaszczyzna bez spiętrzeń; tu zator wydawał się najsłabszy. Poza tym ze względu na dużą prędkość wiatru, pragnąc uniknąć trudności w obliczaniu kąta znoszenia bomby i aby uzyskać minimalną prędkość samolotu względem ziemi, — postanowiłem zajście nad cel wykonać pod wiatr. Opracowując ten sposób ataku mogłem rzeczywiście uzyskać mały kąt celowania, a więc dokonywać obserwacji celu przez otwór znajdujący się w dolnym skrzydle.

Wchodzimy na kurs bojowy. Strzelam czerwoną rakietę — umowny sygnał ostrzegawczy dla saperów, oznaczający: „bombarduję".

Podaję komendę pilotowi:

— Kurs bojowy 242 stopnie.

— Jest, 242 — odpowiada starszy lejtnant Malowany.

Samolot kładzie się w zakręt i za chwilę wybrany punkt, a raczej miejsce celowania ukazuje się z prawej burty samolotu — przesuwa się wzdłuż krawędzi kadłuba, która stanowi jednocześnie jak pomocniczą linię kursową przy dokładnym naprowadzaniu na cel.

Silny pęd zimnego powietrza uderza mnie w twarz, gdy muszę wychylać się z kabiny w czasie celowania, uniemożliwia przekazywanie komend pilotowi. Staje się do niczego nieprzydatny awiofon. Ale nie po raz pierwszy lecieliśmy razem na bombardowanie i mogliśmy pochwalić się tym, że tworzyliśmy zgraną załogę.

Starszy lejtnant Malowany doskonale mnie rozumiał i bezwzlocznie przenosił samolot w stronę, którą wskazywałem mu uderzeniem ręki w lewe lub prawe ramię.

Silne podmuchy wiatru rzucają samolotem jak piłką. Patrząc w nieruchomą linię krawędzi kadłuba i kursową nić celownika, gdy uwagę skupiam na niewielkim tylko fragmencie rzeki, wydaje mi się, że zator wykonuje jakiś dziki taniec, jakby broniąc się gwałtownymi unikami przed ciosem, który ma za chwilę spaść nań z powietrza.

Zadanie okazało się trudniejsze niż przypuszczałem. Utrzymanie wyliczonego kursu i wykonanie w takich warunkach celnego bombardowania wymagało od nas maksymalnej koncentracji uwagi i całkowitego porozumienia. Każdy błąd w kącie celowania, choć nieznaczny, powodował w tych warunkach przelot bomby nad celem lub niedolot do przewidzianego punktu na znaczną odległość. A to równać się mogło całkowitemu chybieniu. Nie wolno mi było do tego dopuścić.

Cel wszedł na linię kursową celownika. Zawołałem do pilota, jak tylko mogłem najgłośniej:

— Tak dzierżat!

Wśród oszałamiającego świstu wiatru i huku silnika dotarł do mnie przez awiofon głos starszego lejtnanta Malowanego:

— Jest, tak dzierżat!

Samolot jakby uspokoił się i już łagodniejszym lotem szliśmy do punktu zrzutu. Malowany rozumiał ile od niego zależy, wiedział, co potrafią gwałtowne podmuchy wiatru i zdwoił czujność. Położyłem dłoń na uchwycie linki łączącej kabinę z zamkiem bombowym i w największym skupieniu czekam, aż cel znajdzie się w kółku celowania.

Jeszcze tylko sekunda, pół sekundy, ułamek, gdy nagle gwałtowny podmuch wiatru rzucił samolotem. Zator odskoczył w bok i ukrył się pod skrzydłem. W ostatniej chwili puściłem linkę. Bomba pozostała na zamku.

Starszy lejtnant Malowany klął w awiofon po rosyjsku i po polsku, co niczego nie zmieniło. Poczuliśmy się tylko trochę lepiej.

DOKOŃCZENIE ZA TYDZIEŃ

NOWOŚCI NAUKI I TECHNIKI



Pomiar temperatury bębna hamulcowego za pomocą termometru termistorowego.

TERMOMETR TERMISTOROWY DO POMIARU TEMPERATURY BĘBNÓW HAMULCOWYCH KÓŁ SAMOLOTÓW

PROBLEM pomiaru temperatury bębnów hamulcowych kół samolotów powstaje wszędzie tam, gdzie samoloty dokonują wielu krótkich lotów. Częste hamowanie prowadzi do nadmiernego nagrzewania się kół, a w efekcie — niszczenia ich gumowych części. Powstałe w wyniku tarcia ciepło nagrzewa dętkę, która w temperaturze wyższej do dopuszczalnej staje się krucha i ulega szybkiemu zniszczeniu.

Na załączonych zdjęciach pokazano nową dętkę hamulcową i także po przegrzaniu. Powierzchnia nowej dętki hamulcowej jest jednolita, bez pęknięć i odprysków. Na powierzchni samej dętki po przegrzaniu widać wyraźnie głębokie pęknięcia, które znacznie osłabiają jej wytrzymałość.

Oczywiście dalsza eksploatacja tej dętki jest niewskazana i należy zastąpić ją nową.

W celu uniknięcia powstawania tego zjawiska należy mierzyć temperaturę bębnów hamulcowych i jeśli zbliża się ona do temperatury krytycznej, przy której następuje przegrzania dętki, należy odczekać aż tempratura ta opadnie. Dlatego też przed każdym następnym lotem, a w celach dydaktycznych i po lądowaniu, należy dokonywać pomiaru rzeczywistej temperatury bębnów hamulcowych kół samolotu.

Ze względu na specyficzne warunki (utrudniony dostęp i naturalne chłodzenie przez wiatr i deszcz), dotychczas stosowane w lotnictwie termometry nie mogły być przy tym pomiarze użyte. Zmusiło to konstruktorów do opracowania nowego typu termometru opartego na czujniku termistorowym.

Czujniki termistorowe mogą być wykonywane jako elementy bardzo małe (o wymiarach mniejszych od 1 mm³), co pozwala na pomiar temperatury w miejscach trudno dostępnych. Z drugiej strony małe wymiary termistora pozwalają na szybkie nagrzewanie się jego do temperatury jaką posiada powierzchnia mierzona. Dzięki temu możliwy jest szybki i dokładny pomiar temperatury.

Jeśli termistor włączyć w odpowiedni układ mostkowy (zwany układem mostka Wheatstone'a), to wskazówka miernika znajdującego się w tym układzie będzie wychylała się proporcjonalnie do temperatury w jakiej znajduje się czujnik termistorowy.

Cały termometr składa się z części zasadniczej, mieszczącej: elementy układu elektrycznego, źródło zasilania i miernik oraz z przyłączonego do niej przewodem łączącym — czujnika. Czujnik umieszczony jest w specjalnej obudowie ochronnej. Wymiary i ciężar termometru są niewielkie i pozwalają na wygodną obsługę.

Pomiar sprowadza się do dotknięcia czujnikiem powierzchni, której temperaturę mierzymy i odczytanie wskazań miernika.

Najwyższa temperatura mierzona przez omawiany termometr ograniczona jest wytrzymałością cieplną czujnika i w zależności od typu użytego termistora może wynosić 150 stopni C lub 250 stopni C. (AW)



Nowa dętka hamulcowa.



Wycinek powierzchni dętki hamulcowej, która uległa przegrzaniu.

ZAWODNICY W CZERWONYCH BERETACH

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

O jednym zawodniku należy jeszcze powiedzieć — oczywiście wyłączając drugą drużynę Wojsk Powietrzno-Desantowych, której zawodnicy szer. Tadeusz Frołow, sierż. Augustyn Konior i kpr. Henryk Czyż współzawodniczyli z pierwszą drużyną WPD — o kpr. podch. Andrzeju Kolatorskim, reprezentującym barwy Inspektoratu Lotnictwa. Andrzej Kolatorski, znany ze spadochroniarstwa cywilnego, po nałożeniu munduru podchorążego lotnictwa nie zapomniał o skokach spadochronowych. Bez większego przygotowania do mistrzostw, na co nie pozwalał mu czas, stanął na starcie w Krakowie i zajął ostatecznie 7 miejsce. Miejsce zupełnie dobre i to wśród zawodników w czerwonych beretach.

Drużyna Aeroklubu PRL uczestnicząca w mistrzostwach poza konkursem zajęła nieoficjalnie 1-sze miejsce, a jej członkowie miejsca w pierwszej dziesiątce. Spełniła ona na mistrzostwach rolę pewnego rodzaju wzorca dla skoczków wojskowych.

Nadarzyła mi się także okazja uzyskania krótkiej wypowiedzi ppłk. Mieczysława Kamińskiego, Mistrza Sportu w spadochroniarstwie. Powiedział on, iż jest zadowolony z dyscypliny zawodników oraz sportowej atmosfery, jak również wyrównanego poziomu skoczków. I że w przyszłym roku na pewno będzie lepiej. Przewodniczący komisji sędziowskiej mistrzostw mjr Stanisław Młot swoje spostrzeżenia sformułował w następujący sposób: „Poziom zawodników w porównaniu do zeszłego roku — o klasę wyższy. Szkoda, że warunki atmosferyczne uniemożliwiły nam rozegranie czwartej konkurencji. Ponadto mistrzostwa przyczyniły się do uzyskania dalszego doświadczenia w przeprowadzaniu zawodów".

Mistrzostwa zakończone. Czas na uwagi i spostrzeżenia.

Na wstępie należy stwierdzić, że inicjatywa organizowania mistrzostw Wojska Polskiego w sporcie spadochronowym jest jak najbardziej celowa i słuszna. Należy ją bardziej niż do tej pory spopularyzować, zainteresować nią prasę, telewizję i kronikę filmową, a przede wszystkim społeczeństwo, w tym również żołnierzy i oficerów różnych rodzajów broni. Dalej — start w takiej imprezie winien być poprzedzony określonymi z góry eliminacjami, aby zapewnić mistrzostwom względnie wysoki poziom. Kilku wyróżniających się zawodników, którzy zajęli czołowe miejsca w klasyfikacji indywidualnej, wysyłać należy na Spadochronowe Mistrzostwa Polski, a w przypadku uzyskania przez nich dobrych wyników sportowych — powinni oni być powołani do Narodowej Kadry Spadochronowej.

Jedno jest pewne: jeśli Wojska Powietrzno-Desantowe utworzą sekcję wyczynową lub klub spadochronowy i przystąpią do intensywnego treningu, już w niedługim czasie mistrzem Polski może zostać żołnierz Wojsk Powietrzno-Desantowych, czego wojskom tym życzę.

TADEUSZ MALINOWSKI

Lądowanie skoczka w ramionach krzyża, powodujące zmiany w tabeli wyników. Foto: TM. (7)



Wymiana uwag między majorem Stanisławem Młotem (po lewej) i kapitanem Edmundem Burzymowskim (po prawej).





NA START

Jerzy Katerla — Pyskowice, woj. katowickie, Zbigniew Komur — Mława, woj. warszawskie, Zenon Szczepańczyk — Cieśle, woj. kieleckie, Arkadiusz Bojałkowski — Lipno, woj. bydgoskie, Ryszard Partyka — Szczecin, Bogdan Fikier — Jelenia Góra, woj. wrocławskie, Ryszard Hubisz — Niepołomnice, woj. krakowskie, Stanisław Ćwiąkała — Bogaczów woj. zielonogórskie, Jan Stachowicz — Mielęcin, woj. szczecińskie, Zygmunt Niewiarowski — Nowa Sól, woj. zielonogórskie. Pisze do nas wielu naszych młodych Czytelników z prośbą o podanie warunków jakie trzeba spełnić, by w przyszłości zostać „prawdziwym lotnikiem". Większość tych Czytelników po raz pierwszy zetknęła się z naszym tygodnikiem niemal w przeddzień napisania listu do naszej redakcji w tej sprawie. Starsi nasi Czytelnicy (jeśli chodzi o okres czytania „Skrzydlatej") wiedzą, że co pewien czas wyczerpująco informujemy o szkoleniu lotniczym i warunkach jakim powinien odpowiadać kandydat na takie szkolenie. Cieszy nas jednak fakt, że zdobywamy ciągle coraz to nowych Czytelników, o czym przecież dobitnie świadczą takie właśnie listy. W miarę możliwości będziemy starali się zadośćuczynić wszystkim prośbom skierowanym pod adresem „Poczty Lotniczej".

W związku jednak z tym, że nie chcielibyśmy zbyt często pisać o tych sprawach (irytować to bowiem może nawet stałych Czytelników „Poczty Lotniczej") a ponadto nie wydaje się nam samym celowe powtarzanie co kilka tygodni tych samych przecież treści, jeszcze i tym razem odsyłamy naszych zainteresowanych warunkami szkolenia kandydatów na przyszłych lotników do obszernych omówień tego zagadnienia w numerach „Skrzydlatej Polski": nr. 34 z dnia 25 sierpnia br („Twoja droga do lotnictwa", str. 19) i nr 35 z dnia 1 września br („Już dziś pora na start", str, 6—7).

Tych naszych Czytelników, którzy nie są w posiadaniu tych numerów „Skrzydlatej", informujemy, że zaległe numery naszego tygodnika można otrzymać w **Biurze Prenumerat „Ruchu", Dział Sprzedaży Prasy Archiwalnej — Warszawa, ul. Srebrna 16.** Dla zamiejscowych drogą korespondencyjną za zaliczeniem pocztowych (należność za przesłane numery i koszty przesyłki zwraca się dopiero po nadejściu przesyłki).

Z tej ostatniej informacji skorzystać też powinni **Helena Branka — Wadowice, woj. krakowskie oraz Jan Książek — Jasło, woj. rzeszowskie, a także Tadeusz Szuter — Gierałtów, woj. wrocławskie.**

Jerzego Korczyńskiego — Jawor, woj. wrocławskie informujemy ponadto, że uczniowie klas dziesiątych nie są w zasadzie szkoleni lotniczo. W wyjątkowych wypadkach (w latach ubiegłych) szkolono ich na tzw. obozach awaryjnych.

Jerzy Śliwiński — Krzyż, woj. poznańskie, Tadeusz Szuter — Gierałtów, woj. wrocławskie, Stanisław Boczkowski — Zielona Góra. Czytelnicy ci proszą o informację na temat budowy małych rakiet. Informujemy, że ostatnio ukazał się podręcznik budowy małych rakiet, którego autorem jest Paweł Elsztein. Podręcznik wydany nakładem Wydawnictw Naukowo-Technicznych kosztuje 18 zł i nosi tytuł: „Młody modelarz rakiet". Książkę tę nabyć można już w księgarniach. Jeśliby jednak tam jej nie można było nabyć, radzimy pisać do Głównej Księgarni Technicznej — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14. Księgarnia ta przesyła zamawiane książki drogą pocztową za zaliczeniem kosztów przesyłki.

MODELE LOTNICZE

Stefan Kajka — Żabienice, woj. warszawskie, Adam Grabina — Żyrardów, woj. warszawskie, Józef Tarliński — Jędrzejów, woj. kieleckie, Stanisław Gadomski — Zalesie, woj. lubelskie. Rysunki i plany modeli szybowców i samolotów oraz różne akcesoria lotnicze konieczne do pracy modelarza nabyć można w **Redakcji „Modelarza" — Warszawa, ul. Chocimska 14** lub **w Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86.** Dla zamiejscowych za zaliczeniem pocztowym.

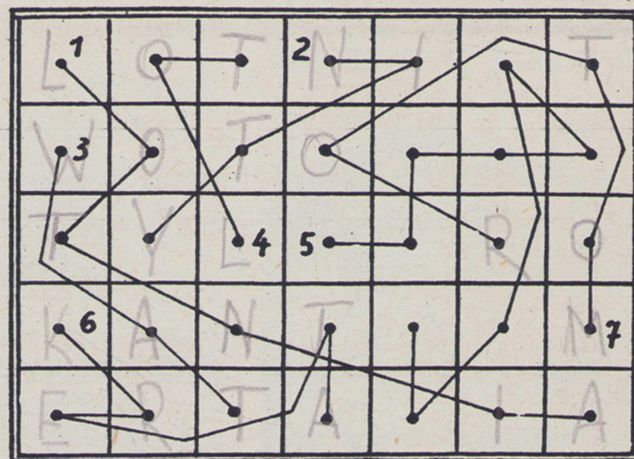
ODPOWIEDZI RÓŻNE

Jerzy Gryc — Strzebielino Morskie, pta Bożepole Wlk., woj. gdańskie (Lotnisko). — posiada do odstąpienia numery „Skrzydlatej" z lat ubiegłych.

Jan Daraszkiewicz — Orneta, woj. olsztyńskie. Liga Obrony Kraju wydaje tygodnik „Czata" oraz miesięcznik „Modelarz". Adres tych redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14.

PANTROPA LOTNICZA

Do danej figury wpisać 7 wyrazów o poniższych znaczeniach w następujący sposób: pierwszą literę odgadniętego wyrazu do pola z liczbą, następne litery do pól oznaczonych kropkami i połączonych z polem wyjściowym linią łamaną. Po prawidłowym wpisaniu wyrazów, czytając rzędami poziomymi otrzymacie rozwiązanie.



Znaczenie wyrazów:

1 — nazwa szybowca skonstruowanego przez Czesława Tańskiego, 2 — służą do łączenia blach samolotu (l. mm.), 3 — Wojskowa Akademia Techniczna, 4 — polskie linie lotnicze, 5 — nazwisko współautora książki „Jaki startują o świcie", 6 — wyspa na południe od Sycylii, 7 — inaczej: silnik.

Opracował: **Edward Zytka.**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 27 października br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartach pocztowych z dopiskiem „Pantropa Lotnicza".

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE



OCZTA ZSRR wydała niedawno drugą z kolei serię, poświęconą zespołowemu lotowi W.W. Tierieszkowej i W.F. Bykowskiego. Seria ta składa się z parki znaczków o wartości nominalnej dwa razy po 4 kop. i jednego znaczka — 10 kop.

Znaczki 4 kopiejkowe przedstawiają głowy kosmonautów w hełmach kosmicznych na tle globu ziemskiego i Kosmosu. W przestrzeni kosmicznej — sylwetki statków „Wostok-5" i „Wostok-6" oraz ich orbity.

Znaczek za 10 kopiejek przedstawia Walentynę Tierieszkową na tle kuli ziemskiej, przestrzeni kosmicznej i gwiazd. W Kosmosie — sylwetka „Wostok-6" i jego orbity.

Znaczki wykonano technikę wielobarwną. Podwójny o wymiarze 27 x 89 mm, pojedynczy — 28 x 42 mm.

Bogusław Kurowski



NIESPODZIANKA DLA NAJMŁODSZYCH

Wydawnictwa Czasopism Technicznych NOT wydają na DNI PRASY I KSIĄŻKI TECHNICZNEJ jednodniówkę pod nazwą „ABC HORYZONTÓW TECHNIKI DLA DZIECI". Mali „inżynierowie" znajdą tam ciekawe opowiadania, po przeczytaniu których będą mogli sami lub prawie sami skonstruować odbiornik radiowy, aparat fotograficzny, model samolotu. Znajdą tam również śliczne i bogato ilustrowane wierszyki: o znakach drogowych, o zajączku i odkurzaczu i jeszcze wiele, wiele ciekawych rzeczy.

Cena „ABC HORYZONTÓW TECHNIKI DLA DZIECI" wynosi 3,50 zł. Do nabycia w październiku w kioskach „Ruchu".



WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ

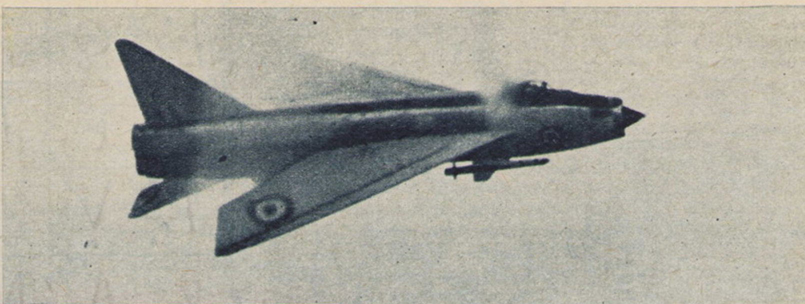
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 26 zł; półrocznie — 52 zł: rocznie — 104 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana. PODPISANO DO DRUKU 4.X. 1963 r. Zam. 6889 L-94

RAKIETA PO ŚWIECIE

POD CZASZĄ SPADOCHRONU



Gimnastyk z Mińska (Białoruska SRR), mistrz sportu Władimir Gurnyj, popisywał się podczas pokazów lotniczych w Tule ćwiczeniami na trapezie pod czaszą spadochronu.
Foto: AP „Nowosti"



SFOTOGRAFOWANO... BARIERĘ DŹWIĘKU

To unikalne zdjęcie przedstawia angielski myśliwiec „Lightning" podczas przekraczania prędkości dźwięku. Za kabiną pilota i przed usterzeniem widać smugi skondensowanej pary wodnej, wskazujące położenie fal wywoływanych przez samolot.

VC-10 NAD CHMURAMI



Brytyjski samolot pasażerski VC-10 (cztery silniki odrzutowe w tyle kadłuba) załadowany w pełni, waży więcej niż 150 aut. Oto VC-10 w jednym ze swych pierwszych lotów.
Foto: „BOAC"



ŚMIGŁOWCEM SZYBCIEJ

Łączność lądu z personelem naftowych wież wiertniczych w Zatoce Arabskiej utrzymują, obok statków, śmigłowce, które dowożą żywność i narzędzia, jak również transportują na wieże nowe załogi i odwożą na ląd załogi zluzowane.

Karoca w samolocie

Dla przewiezienia stylowej karocy lorda-majora Londynu na wystawę do Zurychu (Szwajcaria) użyto wojskowego samolotu transportowego. Na zdjęciu: Załadunek karocy do samolotu.
Foto: „The Illustrated London News"





GŁÓWKA PRACUJE

Ta olbrzymia lala na stadionie w Augsburgu, to... balon na uwięzi, reklamujący wyroby przemysłu lekkiego. Nie można odmówić autorom tego sposobu reklamy dużej pomysłowości.
Foto: „Cockpit"

Z ZAGRANICY

Szybownictwo

* **X Szybowcowe** Mistrzostwa Świata, jakie przewidziane są w r. 1965, odbędą się w Anglii, w South Cerney, w maju. Wiadomość tę podała szwajcarska gazeta „Sport".

★

* **Zwycięzcą** mistrzostw szybowcowych juniorów NRF w r. 1963, jakie odbyły się na Wasserkuppe, został Michael Heim na szybowcu KA-6 CR. W zawodach wzięło udział 18 pilotów, w większości na Ka-6. W przyszłości mistrzostwa juniorów NRF będą organizowane co dwa lata, na przemian z mistrzostwami „dorosłymi".

★

* **Pilot** zachodnioniemiecki Hans Werner Grosse przeleciał, jako pierwszy, Bałtyk między Lubeką i Kopenhagą. Trasę 70 km nad morzem pokonał on w 3 godziny, 40 minut.

★

* **Austriacki** pilot Ernest Schraffl osiągnął na szybowcu Mg-23 odległość 374 km w przelocie docelowym. Jest to nowy rekord Austrii. Start nastąpił w Innsbrucku, a lądowanie — po 6 godzinach i 20 minutach lotu w Wiener-Neustadt.

Harro Wödl po raz pierwszy w Austrii wykonał przelot po trasie trójkąta ponad 400 km (Aigen-Dellach-Kellerjoch-Aigen).

★

* **Francuska** pilotka, 19-letnia Dominique Gouz, pobiła w jugosłowiańskim centrum szybowcowym Vrsac kobiecy rekord krajowy Francji w przelocie po trasie trójkąnej 100 km, osiągając na szybowcu „Orao-2c" prędkość 70,330 km/h. Poprzedni rekord Francji wynosił 61 km/h.

Sport spadochronowy

* **Szwajcarski** spadochroniarz Hans Bergmann jako pierwszy w Szwajcarii orzymał złotą odznakę spadochronową FAI z jednym diamentem.

★

* **Skoczkowie** z Dukli (CSRS) w dniu 14 sierpnia br. ustanowili dwa rekordy międzynarodowe. Grupa czteroosobowa (Jehlicka, Pospichal, Hynek i Kumbar) w skoku z 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów wylądowała w odległości 1,47 m od środka koła.

Grupa ośmioosobowa (Jehlicka, Chromek, Havranek, Hynek, Chudoba, Pospichal, Gdovin i Kumbar) w skoku z 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów wylądowała w odległości 3,04 m od środka koła.

Sport balonowy

* **Austriacki** balon wolny „Pro Juventute Austria" pilotowany przez Felixa Schmidbauera przeleciał z Mürren ponad łańcuchem wysokich Alp i wylądował w Bergamo (Włochy).

Sport samolotowy

* **Borys Porfirow**, instruktor Aeroklubu Centralnego ZSRR w Moskwie, ustanowił nowy rekord ZSRR wysokości lotu na samolocie Jak-18: 7 358 m. Lot trwał godzinę. Poprzedni rekord należał do W. Szumiłowa i wynosił 6 311 m.

★

* **W III** Europejskim Rajdzie Samolotowym FAI, który odbył się na trasie Augsburg (NRF) — Graz (Austria) — Belgrad (Jugosławia) — Saloniki — Ateny (Grecja), zwycięstwo odniósł pilot zachodnioniemiecki Gerd Meier. Drugie miejsce zajął jego rodak Leo Kowalczyk, trzecie — Jugosłowianin Ciril Kriżnar. W rajdzie brali udział piloci z Austrii, NRF, Grecji, Danii, USA, Francji, Wielkiej Brytanii, Włoch, Luksemburga, Holandii, Szwajcarii, Hiszpanii i Jugosławii. Rajd miał miejsce w dniach 31.VIII. — 5.IX. 1963 r.

★

* **W VIII** Rajdzie Dookoła Jugosławii o puchar marszałka Tito zwycięstwo odniósł pilot zagrzebski Zlatko Kurjakovic — 513 pkt. Drugie miejsce — Kosta Bajowic (Zemun) — 499 pkt, trzecie — Srecko Lajnveber (Zagrzeb) — 496 punktów.